إدارة واقتصاديات

النقل البحرى

إعداد

الربان / أحمد غيث

إدارة واقتصاديات
النقل البحرى

إعـداد
الربان / أحمد غيث

رقم الايداع بدار الكتب المصرية
٢٠٥١٢/٢٠١٠

النقل البحري

لوجستيات النقل البحري وسلاسل الإمداد

المخطط العام :

تمهيد

النقل البحري هو وسيلة لحمل الأشخاص والسلع وغيرها مع وسائل النقل المختلفة من الأنهار والقنوات، والمحيطات، والبحار والغرض الرئيسي من النقل البحري هو للتجارة أو الترفيه، أو الاغراض العسكرية.

إن عنصر النقل في زمننا الحالي أصبح من المكونات الرئيسية التي تساعد في تحديد السعر النهائي للمنتج، فإنه يُفهم من عملية النقل بأنه التخطيط والتنظيم والتحكم بما يخص التدفقات التجارية، كذلك ما يتعلق بتخزين البضائع الشبه منتجة و المنتجة من مكانها الأصلي حتى وصولها إلى مكان المستهلك بشكل فعال ومجدي وبالمقارنة مع كل وسائل النقل فإن النقل البحري هو الذى يأخذ أكبر حجم من البضائع فالنقل البحري بشكل عملي هو الوسيلة الوحيدة الأكثر اقتصادًا بين وسائل النقل، لنقل كميات كبيرة من البضائع من مكان لآخر، خصوصًا عند نقل بضائع بين الدول، فسوق النقل البحري يقسم حسب الخدمات التي تقدمها البواخر، في الخطوط النظامية وأجرة النقل .

وسوق الشحن ضخمة ومعقدة وتشمل ملاك ومشغلي ومستأجرى السفن والسوق يقع تحت رحمة التقلبات في أسعار الشحن والتجارة البحرية هي مكون رئيسي في أداء وتطوير الاقتصاد العالمي بيد أن الحالة تتسم بالضعف وعدم اليقين وانعدام الاستقرار في الأسواق المالية الدولية حاليا، وأسواق العملات والسلع الأساسية، واقترانهما بشكوك تحوم حول اتجاه السياسة النقدية في بعض البلدان المتقدمة الرئيسية،عوامل تُسهم في كآبة التوقعات للاقتصاد العالمي ويمكن أن تمثل مخاطر كبيرة على العالم النامي، مما ولَد مزيد من الإهتمام والضغوط لأهمية تنفيذ الالتزامات التعاقدية وعدم التراخي فيها ومحاولة تقييد ظرفية الشروط أو الحالات الطارئة التى تعيق تنفيذ الالتزامات المتقابلة للناقل والشاحن والمصدر أو المستورد وزاد من أهمية بناء عقد بحري دولي تتمتع بنوده بالصفة الملزمة والشروط الضامنة لالتزامات الناقل والشاحن وفقا للقواعد والأعراف الموحدة دوليا والاتفاقات البحرية الدولية والأطراف القانونية المحلية.

الباب الاول

اللوجستيات وسلاسل الإمداد

الفصل الأول
اللوجستيات وسلاسل الإمداد



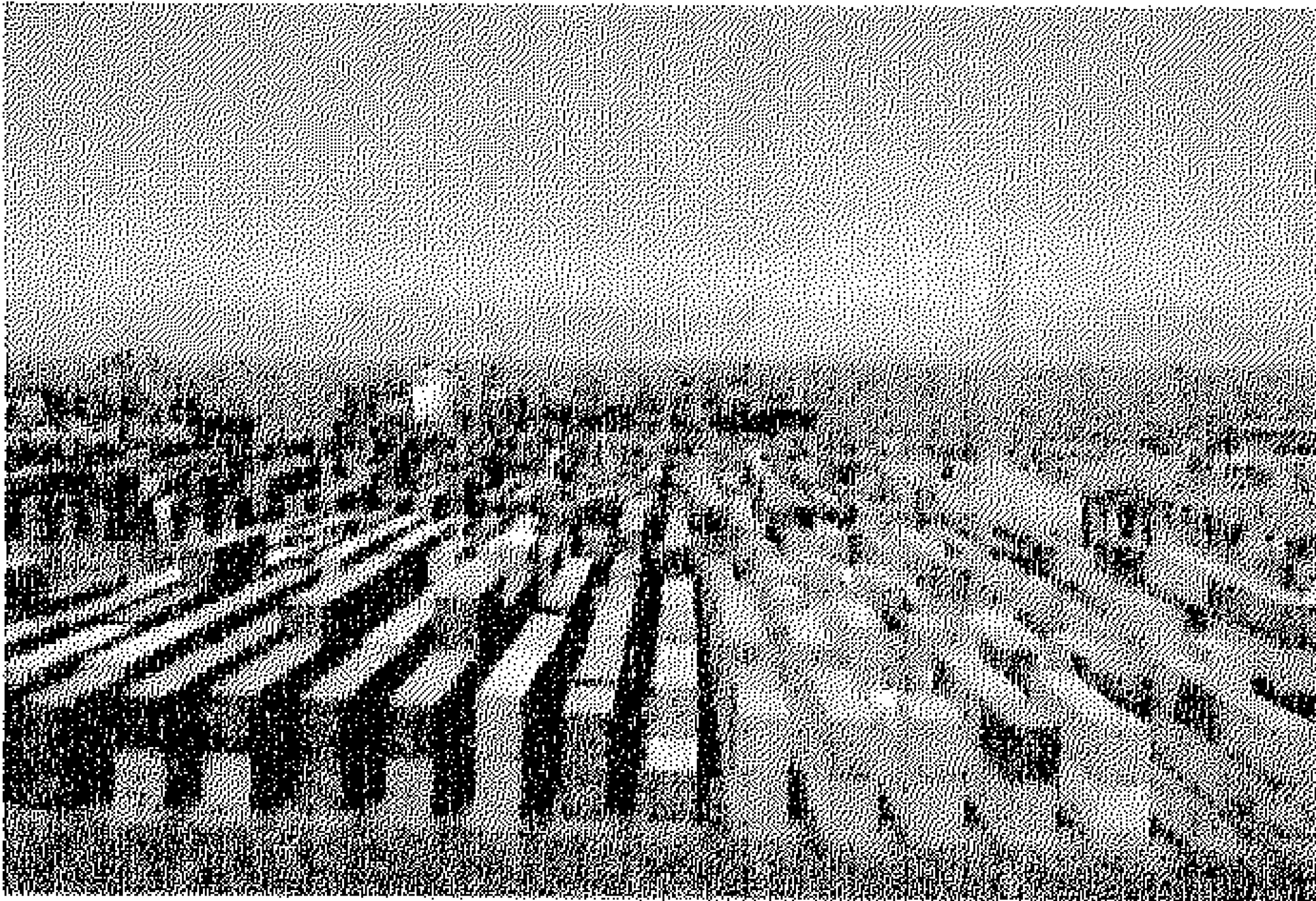
سلاسل الإمداد Supply Chain :

تمهيد ..

سلسلة الإمداد والنقل أو شبكة الإمداد فى منظومة من المنظمات، هى الأنشطة والمعلومات والموارد المشتركة في تحريك منتج أو خدمة ما من مورد إلى العميل. أى أن سلسلة الإمداد تحتوى على أنشطة تدفق المواد الخام والمكونات حتى تصبح منتج نهائى ثم تسليمها إلى العميل .

وتبدأ سلسة التوريد باستخراج المواد الخام ونقلها إلى منطقة الانتاج حتى وصولها إلى العميل حيث تمر على عدة مراحل من نقل وتخزين وخدمة عملاء.

نشأة إدارة سلاسل الإمداد :



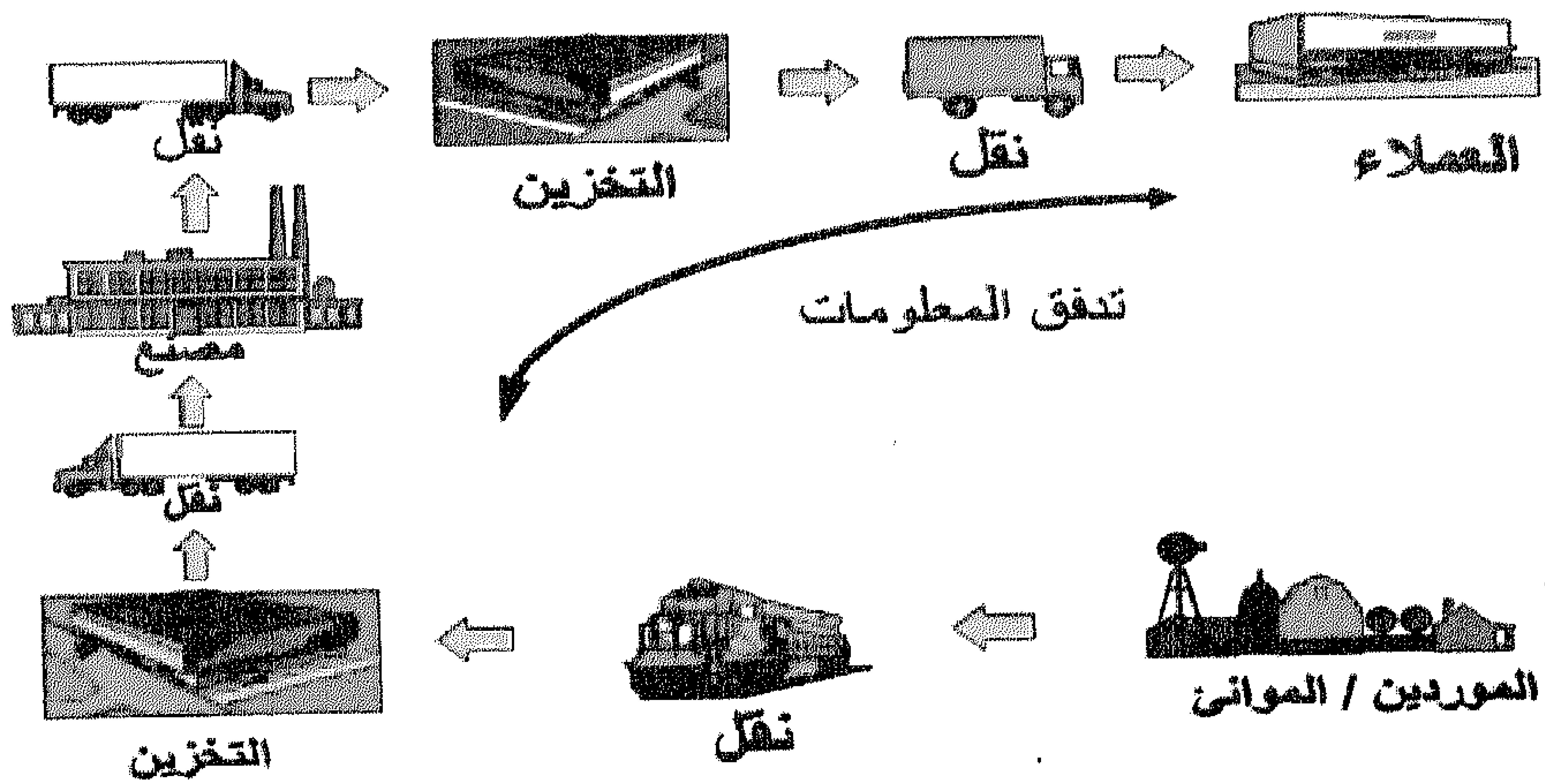
منذ ظهور مفهوم "إدارة سلاسل الإمداد" في أوائل عام ١٩٩٠، أصبح من المهم للشركات أن تركز على كفاءة سلاسل الإمداد إلى جانب تركيزها على المنتجات وتحسين مواصفاتها.

إن إدارة سلاسل الإمداد تعني بالدرجة الأولى الإشراف وتحسين وسائل الاتصال والتنسيق بين الأطراف المعنية بدأ من مرحلة الإمداد بالمواد الأولية

والخامات وحتى وصول المنتج النهائي إلى المستهلك بالتكلفة المناسبة دون الإخلال بكفاءة سلاسل الإمداد. لذلك أصبح مفهوم "إدارة سلاسل الإمداد" هو أحد مفاتيح القدرة التنافسية بين الشركات وبعضها.

مع كبر حجم منظمات الأعمال وتعقد أنشطتها واتساع وتعدد خطوط منتجاتها وأسواقها تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية للدرجة التي أصبحت معها تمثل العمود الفقري في هذه المنظمات، حيث تمثل الأنشطة الأساسية اللازمة لتحقيق أهداف المنظمة في مجال خدمة العملاء والتي تمكن أيضا المنظمة من تحقيق الميزة التنافسية في السوق زيادة ربحيتها.

سلسلة الإمداد الفوري لشركة فردية



إدارة سلسلة الإمداد :

إدارة العلاقات فى اتجاه وعكس اتجاه السريان (للمواد والمعلومات والأموال) مع كل من الموردين والعملاء بهدف توصيل قيمة للعميل بأقل تكلفة لكل عناصر سلسلة الإمداد (الموردون، الشركة، والعملاء).

- المورد - الشراء – الاستيراد = تخزين الوارد - النقل - العمليات - التفريغ والإجراءات الجمركية.
- النقل – التخزين.
- المبيعات - التوزيع – التسويق - خدمة العملاء.

لوجستيات سلاسل الإمداد فى المنظمات الخدمية :

- دور لوجستيات سلاسل الإمداد فى الصناعة الخدمية يكون غير ظاهرًا.
- لوجستيات سلاسل الإمداد ليست جزءا من الخليط التسويقى (Marketing mix)
- من المألوف أن تقدم المنظمات الخدمية منتجا إستهلاكيا عند تقديم الخدمة (قطع غيار لإصلاح الطائرة لتكون جاهزة للإقلاع، أو دواء عند تقديم خدمة الرعاية الصحية).
- تكون وظائف سلاسل الإمداد أكثر وضوحا عندما تفشل (نفاذ قطع غيار الطائرة وهى معطلة، عدم توفر أدوية الإسعاف فى غرفة العمليات، عدم توفر كابل من السلك المطلوب لإعادة الخدمة لخط تليفون).
- المشتريات: وهى أكثر وظائف سلاسل الإمداد وضوحا فى المنظمات الخدمية.
- النقل: تحريك الإمدادات، التحويل بين المنشآت، تحريك المعدات والأفراد.
- التخزين: التعهيد من الخارج أو إستخدام طرف ثالث لتقديم الخدمة اللوجستية.
- خدمة العملاء: خدمة مابعد البيع، تصحيح الأخطاء، توصيل المعلومات عن موقف الطلبات، الخدمة المستمرة ٢٤ ساعة (المستشفيات).

التحرك نحو مفهوم سلاسل الإمداد :

- **أسباب التحرك من إدارة اللوجستيات المادية نحو الإدارة المتقدمة لسلاسل الإمداد:**
  - دورات قصيرة لأعمار المنتجات
  - تصاعد المنافسة محليا ودوليا
  - تصاعد فى توقعات العملاء
- فوائد العمل فى مناخ سلاسل الإمداد:
  - خفض التكاليف وتحسين الكفاءة
  - خفض أزمنة التوريد لطلبات العملاء
  - تحسين مستوى الخدمة اللوجستية للعملاء
  - خفض مستويات المخزون

تعريف إدارة سلاسل الإمداد :

- إدارة سلاسل الإمداد هى: إدارة العلاقات فى اتجاه وعكس إتجاه السريان (للمواد والمعلومات والأموال) مع كل من الموردين والعملاء لتوفير قيمة فائقة للعميل بأقل تكلفة لكل أعضاء سلسلة الإمداد.
- فى إدارة سلاسل الإمداد، يكون التركيز على إدارة العلاقات (مع شبكة الموردين وشبكة العملاء) لتحقيق نتائج مربحة لكل أطراف (أعضاء) سلسلة الإمداد.
- بينما نجد تعبير "إدارة سلاسل الإمداد" أكثر إستخداما هذه الأيام فإنه يمكن المجادلة بأن الإسم يجب أن يكون "إدارة سلاسل الطلب" (Demand Chain Management) ليعكس بذلك حقيقة أن السلسلة يتم تحريكها (قيادتها) بواسطة السوق (العملاء) وليس بواسطة الموردين .

الفصل الثانى
لوجستيات النقل البحري

المقدمة :

نشأ مفهوم اللوجستيات Logistics نشأة عسكرية، حيث بدأ استخدامه في الجيش الفرنسي عام ١٩٠٥ بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر فـي الوقـت الملائم وبأمثل طريقة ممكنة ثم استخدم بكثافة إبان الحرب العالمية الثانية حيث كان أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمى إلى تطبيق اللوجيستيات في مجال الأعمال فيمـا عرف باسم Business Logistics حيث تبين من الدراسات التي أجريت في هـذا المجال أن نحو ٤٠% (في المتوسط) من تكلفة إنتاج أي سلعة في الدول المتقدمة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجيستية.

الأعمال والانشطة اللوجستية :

تعتبر الأعمال اللوجستية من مجالات المعرفة الإدارية الحديثة نسبيا، أو كما يري البعض هي أحد المجالات الحديثة نـسبيا لدراسـة الإدارة المتكاملـة بالمقارنة بعض مجالات الإدارة التقليدية الأخـرى مثـل الإنتـاج والتـسويق والتمويل. وبالطبع لا نستطيع أن ننكر أن الأنشطة اللوجستية تـم ممارسـتها وبشكل منفصل بواسطة الأفراد والمنظمات منذ العديد من السنوات.

والعملية الخاصة بتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة، وذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء.

حيث تعتبر الأنشطة اللوجستية أحد الموضوعات الحيوية التـي تزايـد الاهتمام بها في السنوات الأخيرة على الصعيدين الأكاديمي والتطبيقي في مجال إدارة الأعمال والتسويق وذلك من حيث مفهومها وأهميتها ومكوناتها وممارستها

في المنظمات المعاصرة. فالأنشطة اللوجستية تمثل العمود الفقري في هذه المنظمات حيث تمثل الأنشطة الأساسية اللازمة لتحقيق أهداف المنظمة في مجال خدمة العملاء.

لذلك فإن الأعمال اللوجستية التي يجب إداراتها في منظمات الأعمال يمكن أن تشتمل على كل أو بعض الأنشطة التالية: الإمداد والشراء، تشغيل أوامر الطلب، المخازن والتخزين، النقل، المناولة، التعبئة والتغليف، معايير خدمة العملاء وغيرها.

إن الهدف الأساسي من إدارة الأعمال اللوجستية في منظمات الأعمال يتمثل في توفير المنتجات والخدمات للعملاء في الوقت والمكان المناسبين، وكذلك بالحالة أو الشكل المرغوب بما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمنظمة وتميزها ومن ثم زيادة ربحيتها.

تشتمل المنظومة اللوجستية على العديد من الأنشطة مثل الشراء والتخزين والنقل والمناولة والتعبئة والتغليف وخدمة العملاء وجدولة طلبات المنتجات، ولعل أهم ما يميز إدارة هذه الأنشطة في الإطار اللوجستى هي ضرورة التنسيق والتكامل بين هذه الأنشطة، ذلك بهدف توفير المنتجات وخدمات العملاء في الوقت والمكان المناسبين وبالحالة وبالشكل المرغوب فيه بما يؤدى إلى دعم المركز التنافسي للمنظمة ومن ثم زيادة إرباحها.

مزيج الأنشطة اللوجستية :

تختلف الأنشطة التي يجب إدارتها وتتعلق بالأعمال اللوجستية وذلك من منظمة إلى أخرى وفقا لنوع الهيكل التنظيمي الخاص بالمنظمة، وآراء ووجهات نظر أعضاء الإدارة العليا حول عناصر ومكونات العمل اللوجيستى والأهمية النسبية للأنشطة اللوجستية مأخوذة بشكل منفرد لعمليات وظروف المنظمة.

وبالرغم من ذلك، وبالرجوع إلى مجلس إدارة الأعمال اللوجستية في الولايات المتحدة الأمريكية فإن العناصر الرئيسية لأي نظام لوجيستى تتمثل في التالي:

• النقل	• transportation
• خدمة العملاء	• Customer service
• التنبؤ بالطلب	• Demand forecasting
• الاتصالات الخاصة بالتوزيع	• Distribution communications
• الرقابة على المخزون	• Inventory control
• مناولة المواد	• Materials handling
• تشغيل أوامر الطلب	• Order processing
• الأجزاء والخدمات المعاونة	• Parts and service support
• اختيار موقع المصنع والمخزن	• Plant and Warehousing selection
• الشراء	• Purchasing
• التعبئة	• Packaging
• مناولة السلع المرتدة	• Return goods handling
• التخلص من الخردة والمنتجات المعيبة	• Salvage and scrap disposal
• المرور والنقل	• Traffic and transportation
• المخازن والتخزين	• Warehousing and storage

أنشطة أساسية Key Activities :

١ - خدمة العملاء Customer Service :

- تحديد احتياجات ورغبات العملاء التي تتعلق بمجال خدمة العملاء .
- تحديد استجابة العملاء للخدمة .
- وضع مستويات لخدمة العملاء .

٢- النقل Transportation :

- اختيار نوع وأسلوب خدمة النقل .
- تحديد الحمولات .
- تحديد مسارات النقل .
- اختيار معدات النقل .
- تشغيل طلبات النقل .
- مراجعة فئات سعر النقل .

٣- إدارة المخزون Inventory Management :

- سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية .
- التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير .
- مزيج المنتجات ونقاط التخزين .
- عدد، وحجم، وموقع نقاط التخزين .
- استراتيجيات خاصة بالوقت والدفع والسحب .

٤- عملية تشغيل الطلب Order Processing

- هى الخطوات التي تتم داخل الشركة أو المنظمة للوفاء بطلب العميل وهي عبارة عن خمس خطوات هى :
- عملية تجهيز الطلب
- عملية تحويل الطلب داخل الشركة للادارة المختصة
- ادخال الطلب .
- تجهيز الطلب (المناولة الفعلية للمنتج)
- تقرير عن حالة الطلب .

٤- أنشطة معاونة Support Activities :

✓ المخازن Warehousing :

- تحديد مساحة المخزون .
- تنظيم وترتب المخازن .
- شكل المخزن .

✓ مناولة المواد Materials Handling :
- اختيار المعدات .
- سياسات الإحلال للمعدات .
- إجراءات تجهيز الطلبيات .

✓ الشراء Purchasing :
- اختيار مصادر التوريد .
- توقيت الشراء .
- كميات الشراء الاقتصادية .

✓ التعبئة Packaging :
- تصميم العبوات لأغراض المناولة .
- تصميم العبوات لأغراض التخزين .
- الحماية من الخسائر أو الأضرار .

✓ **التعاون بين الإنتاج / العمليات من أجل :**
- تحديد الكميات التجميعية .
- تسلسل ووقت مخرجات الإنتاج .

✓ صيانة المعلومات Information Maintenance :
- تحليل البيانات .
- الإجراءات الرقابية .

أهمية الإدارة اللوجستية :

إن الاهتمام الجاد بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا في منتصف الخمسينات وبداية الستينات وذلك عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ، وربما يرجع الإهمال في الاهتمام بالأعمال اللوجستية سواء في الماضي أو الوقت الحاضر إلى الأسباب التالية.

- تجاهل الأعمال والأنشطة اللوجستية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق أرباح إضافية.
- عدم توافر البيانات الكافية والدقيقة للإدارة العليا عن تكلفة الأنشطة اللوجستية في المنظمة.
- تشتت الأنشطة اللوجستية بين وظائف المنظمة الرئيسية مثل الإنتاج والتسويق، وبالتالي عدم توافر بيانات عن تكلفة هذه الأنشطة بشكل منفصل.

أولا: اعتبارات التكلفة العالية:

لقد أجريت العديد من الدراسات في السنوات الأخيرة وذلك لتحديد تكاليف الأعمال اللوجستية ونسبتها إلى الاقتصاد أو إلى المنظمة. وعلى سبيل المثال فإن متوسط تكلفة الأنشطة اللوجستية يصل إلى حوالي ١٢% من الناتج القومي الإجمالي على مستوى العالم، أي حوالي ١,١٢٩ ترليون دولار أمريكي. وعلى مستوى المنظمة فإن تكلفة الأعمال اللوجستية قد تصل أحيانا إلى ٣٠% من إيراد المبيعات سنويا، وحوالي ٥٠% إلى ٦٠% من إجمالي تكاليف التشغيل

ثانيا: طول خطوط الإمداد والتوزيع :

يميل الاتجاه الاقتصادي الحديث إلى التركيز على الاقتصاد العالمي المتكامل، لذلك فإن العديد من منظمات الأعمال أصبحت تهتم بالبحث عن أو تنمية الاستراتيجيات المناسبة التي تمكنها من ممارسة التسويق الدولي وتحقيق المنافسة العالمية لمنتجاتها من خلال السعر والجودة. كما أن الأمر لم يقتصر على سعى هذه المنظمات بشكل فردى لتحقيق ذلك بل امتد إلى مستوى جهود الحكومات والسياسات الدولية، حيث تم بناء التكتلات العالمية الاقتصادية مثل الاتحاد الأوروبي ودول اتفاقية التجارة الحرة لأمريكا الشمالية (كندا والولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك).

ثالثا: الأعمال اللوجستية هامة للإستراتيجية :

تبذل الشركات وقتًا طويلاً وجهدًا كبيرًا في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين.

رابعا: الأعمال اللوجستية تضيف قيمة ذات دلالة للعميل:

مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين ولكن عندما تبذل المنظمة جهودًا متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء.

خامسا: تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة:

إن نجاح سلاسل الأكل السريع أو الجاهز الإعداد وانتشار ماكينات الصرف الآلي للنقدية على استعمال الإنترنت والبريد الإلكتروني في السنوات الأخيرة جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع والخدمات في وقت قصير.

مستويات التخطيط للإدارة اللوجستية :

يسعى التخطيط اللوجستى إلى تقديم إجابات محددة وواضحة لعدد من الأسئلة تتعلق بماذا، ومتى، وكيف، ويتم هذا النوع من التخطيط على ثلاث مستويات هي :

- المستوى الإستراتيجي.
- المستوى التكتيكي.
- المستوى التشغيلي.

تشتمل الأعمال اللوجستية على مجموعة متكاملة من الأنشطة الوظيفية Functional activities المتكررة لمرات عديدة من خلال قنوات محددة، وذلك أثناء تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية مع إضافة قيمة ملموسة لهذه المنتجات في عيون العملاء الذين يحصلون عليه . ونظراً لأن مصادر المواد الخام، والمصانع، ونقاط البيع لا تقع في مكان واحد، ونظراً لأن هناك قناة تشتمل على التتابع المنتظم في خطوات الإنتاج والتسويق فإن الأنشطة اللوجستية تتم بشكل متكرر ولعدة مرات قبل وصول المنتج إلى ساحة السوق . إن الرقابة الإدارية القصوى التي يمكن أن نتوقعها عادة في هذه الحالة تنصب على الإمداد المادي Immediate Physical Supply وقناة التوزيع المادي Physical Distribution Channel في منظمة الأعمال (الشراء والنقل والتخزين) وقناة الإمداد المادي تتعلق بالفجوة الخاصة بالوقت والمكان بين مصادر المواد الخام الفورية وبين نقاط أو أماكن الإنتاج أو التشغيل . وبالمثل فإن قناة التوزيع المادي تتعلق بالفجوة الخاصة بالوقت والمكان بين نقاط الإنتاج والتشغيل وبين الأسواق أو العملاء . وبسبب التشابه في الأنشطة بين هذين النوعين من القنوات، أي الإمداد (والذي يطلق عليه إدارة المواد) والتوزيع المادي، فإن كافة الأنشطة الخاصة بهما تتكامل معا لتشكل ما يعرف بالأنشطة اللوجستية، والتي تعرف في كثير من الأحيان بإدارة سلسلة الإمداد.

- وبالرغم من إنه من السهل الاعتقاد بأن الأعمال اللوجستية تتعلق بإدارة تدفق المنتجات من أماكن إنتاجها إلى العملاء، فإن هناك صورة عكسية أخرى للأعمال اللوجستية بالنسبة للعديد من المنظمات والتي يجب أن يتم إدارتها بفعالية أيضا . إن مثل هذه الصورة عكسية تتمثل في حياة المنتج والتي لا تنتهي بمجرد تسليم البضاعة للعملاء . فالمنتجات التي أصبحت متقادمة أو فاسدة أو عديمة الأداء يتم إعادتها

إلى مصادر إنتاجها لإصلاحها أو إعادة تصنيعها أو التخلص منها . إن قناة الأنشطة اللوجستية العكسية ربما تستخدم كل أو بعض أنشطة قناة الأعمال اللوجستية الأصلية أو الأمامية Forward Logistics Channel، أو ربما تحتاج إلى تصميم خاص منفصل . لذلك فإنه يجب أن نلاحظ أن سلسلة الإمداد تنتهي مع التخلص النهائي من المنتج، وإن القناة العكسية يجب أخذها في الاعتبار ضمن نطاق التخطيط والرقابة اللوجستية .

الدور الإستراتيجي للإدارة اللوجستية :

يؤدى الاستخدام الإستراتيجي للأعمال اللوجستية إلى تمكين منظمة الأعمال من تدعيم مركزها التنافسي من خلال تحقيق درجة عالية من رضاء عملائها، وكذلك من خلال تخفيض تكاليف التشغيل. أي من خلال التحكم في البعدين السابق الإشارة إليهما. إضافة إلى ذلك فإن العمل اللوجيستى يؤثر على أداء كل من المزيج التسويقي والعمليات الإنتاجية الخاصة بالمنظمة. ويتوقف الدور الإستراتيجي للعمل اللوجيستى على ما يلي:

- فهم المديرين التنفيذيين لأهداف ومهام المنظمة.
- المقدرة على تصميم نظام فعال للأعمال اللوجستية يمكن أن يساعد على تحقيق هذه الأهداف.

التخطيط فى الأعمال اللوجستية يجب أن ينطوي على ثلاث أهداف رئيسية هي:

- خفض التكاليف.
- خفض رأس المال.
- تحسين الخدمة.

دور النقل في اللوجستيات :

النقل يسمح بسريان البضائع بين مختلف النقاط الثابتة ويتيح معبراً للفجوة بين البائع والمشترى حيث أن اختيار متعهد النقل يحدد كفاءة تشغيل سلسلة الإمداد والموقف التنافسي للشركة والطلب على المنتج في السوق.

فالنقل يضيف قيمة بتوفير فائدة الزمان والمكان من خلال تحريك البضائع للمكان المطلوب وفى الزمن المطلوب. حيث تتطلب العمليات في مناخ السوق العالمي مزيدًا من الوقت اللازم للنقل وكلما اتسعت الفجوة بين البائع والمشترى ارتفعت تكاليف النقل والتخزين.

فالنقل يشكل أهمية كبيرة للاقتصاد وللشركات حيث يؤثر على تكاليف المخزون وتكاليف نفاذ المخزون وأيضا على تكاليف التشغيل للمنشآت حيث تتم المفاضلة بين تكاليف خدمة النقل والتكاليف الأخرى حيث أن النقل السريع يعنى وجود مخزون أقل، وحجم أقل للمخازن ومتطلبات أقل للتغليف.

عوامل اختيار الميناء في النقل الدولي :

- نوع خدمة النقل البرية المحلية ومدى توفرها وتحديد ما إذا كان مطلوباً أن يكون الشحن داخل حاويه أم لا.
- مدى قدرة وسيلة النقل البرية على الوصول إلى وسيله النقل الدولية (سفينة أو طائرة) في ميناء الوصول حتى يمكن تقليل تكاليف التداول والتحميل.
- مدى إمكانية استخدام خدمات النقل المنتظمة والمعروف مواعيدها مسبقا كبديل لتأجير وسيله نقل خاصة للشحنة، وفى حالة اختيار خط منتظم فهل يحقق ذلك القرب من نقطة الوصول النهائية للبضائع ؟
- مدى توفر معدات التحميل والتفريغ في الميناء والعمالة المطلوبة، وفى حالة الحاويات فانه من المطلوب تواجد معدات خاصة لإدخالها على السفينة وأوناش ذات طاقه تحميل كبيرة.

الهدف الأساسي من عملية اختيار الميناء هو تقليل زمن الرحلة وتحقيق أقل تكلفة إضافية على تكلفة أو ثمن البضائع ذاتها.

الباب الثاني

النقـل البحــري

النقل البحري

من أكثر المحاور الاقتصادية على مستوى الكرة الأرضية تأثراً بتطور السوق العالمي من الناحية العملية حيث ينقل النقل البحري ما يقرب من ٨٥ ٪ من جملة المبادلات التجارية الدولية، وذلك يعنى أن هذا القطـاع الاقتـصادي الحيوي يعد من ضمن أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليـداً للـدخول والقـيم المضافة فضلاً على كونه من أهم روافع الاقتـصاديا الدوليـة. فقـد أدركـت الشركات العالمية الكبرى العاملة في هذا المـضمار أهميـة هـذه الـصناعة وضرورة تطويرها بما يتوافق مع التقدم في الطلب المتزايـد علـى التجـارة البحرية الدولية وتوسع الحاجة إلى وسائل نقلها من السفن ومحطـات شـحنها واستقبالها من الموانئ وشبكات التوزيع المرتبطة بهذه الموانئ ونجم عن ذلـك بناء أسس جديدة لمستويات المنافسة الدولية وظهور معـايير جديـدة للجـوده اللوجستية في الخدمات التي تؤديها أساطيل السفن لعملائها في السوق العالميـة سواء من الشاحنين أو المستوردين أو الموانئ ولأن الـسفن والمـوانئ تعتبـر أصول رأسمالية إنتاجية ضخمة فإن مديريها صاروا يعرفون بمديرى الأصـول (Assets Managers).فيما يتعلق بالتجارة بين الأقطار العربية البالغ عددها ٢٢ قطراً فإنها لا تتجاوز ما نسبته ٨٪ من جملة التجارة الخارجية لهذه الأقطار مع بلدان العالم. وبرغم أن إتجاه البيئة التجارية نحو العولمة يزداد إتساعاً بنـسب كبيرة فإنه ليس هنال دليل واحد على أن العالم العربي يشهد تطوراً مماثلاً فـي إرتقاء معدلات التبادل التجاري فيما بين دوله. ويرجع ذلك إلى عدة أسباب من ضمنها أن صناعة النقل البحري وصناعة الموانئ لا تتجاوبان بدرجة كافية مع متطلبات التنمية والنمو. وقد أدى ذلك إلى الإعتماد بدرجة ملحوظة على سـفن الأساطيل الأجنبية لشحن ونقل البضائع بما يؤثر سلباً على موازين مـدفوعات

الدول العربية ونمو العمالة في هذا القطاع وتعريض الأمن الاقتصادي وبالتالي الأمن القومي إلى مخاطر، وهو الأمر الذى يسترعى الإهتمام حيث أن مجموع تعداد السفن في الأساطيل العربية لا يصل على الأرجح لعدد سفن الأسطول البحري لدولة اليونان.

تاريخ النشاط البحري :

طورت قوارب بدائية في العصر الحجري لتمكن الإنسان من الملاحة في الأنهار ومن الصيد فيها وعند الشواطئ. ويظن بأنه كان من الضروري للوصول إلى أستراليا من وجود سفن مناسبة من أجل وصول الناس إليها .

ومع تطور الحضارة، طورت قوارب أكبر للتجارة والحرب، في البحر المتوسط، طورت سفن شراعية تسمى القادس منذ حوالي ٣٠٠٠ سنة قبل الميلاد. ثم أهملت هذه السفن نتيجة تطور السفن العابرة للمحيطات، مثل السفن العربية الكبيرة في القرن الثالث عشر، والسفن الصينية في أوائل هذا القرن الخامس عشر، والسفن المدرعة (Man-of-war) في أواخر القرن الخامس عشر.

ومع بداية الثورة الصناعية، تم صنع أول سفينة بخارية لتسير فيما بعد بقوة الديزل .وتم تطوير الغواصات وكانت خصيصا للأغراض العسكرية.

من جهة أخرى، تم تطوير قوارب من أجل النقل النهري. تم تطوير قنوات مائية في بلاد الرافدين حوالي ٤٠٠٠ قبل الميلاد حضارة وادي السند في باكستان وشمال الهند (من ٢٦٠٠ قبل الميلاد) كان أول نظام قنوات للري في العالم.

إن أطول قناة من العصور القديمة كانت القناة الكبرى في الصين .وبلغت ١٧٩٤ كيلومتر طولا وبنيت لحمل الإمبراطور يانغ غونغ بين بكين وهانجتشو . وبدأ المشروع في عام ٦٠٥م، على الرغم من بعض أجزاءها كانت موجودة منذ ٤٨٦ قبل الميلاد.

طورت القنوات في العصور الوسطى في أوروبا في البندقية وهولندا .بدأ بيير بول ريكت بتنظيم بناء قناة بطول ٢٤٠ كم قناة دو ميدي في فرنسا في ١٦٦٥ وافتتح في ١٦٨١. أثناء الثورة الصناعية، بنيت قنوات داخلية في بريطانيا، وفيما بعد في الولايات المتحدة قبل تطوير السكك الحديدية .كما طورت قوارب مختصة من أجل صيد السمك وبعد ذلك صيد الحيتان.

ويتعامل تاريخ البحرية أيضًا مع تطور الملاحة وعلم البحار، وعلم الخرائط وعلم المساحة البحرية(hydrography) .

أهمية النقل البحري:

يقوم النقل البحري أساسا بخدمة التجارة الدولية. ويلعب النقل البحري بالذات دورا مرموقا في العلاقات الدولية للدول. وفي بعض الدول تلعب دورا هاما نقليات ساحلية. وأهمية النقل البحري محدودة بالنسبة لنقل الأفراد على الرغم من رخص النقل البحري.

ويعتبر نقل الشاحنات السائلة كالبترول والمنتجات البترولية أهم أنواع النقل البحري. وفي السنوات الأخيرة ازداد أيضا نقل الشاحنات الجافة كالخامات الحديدية والفحم والحبوب والقوليات والأخشاب وغيرها. وقد أثرت هذه التغيرات في تكوين الأسطول البحري. إذا ارتفعت فيه حصة السفن المتخصصة, وعلى الأخص ناقلات السوائل التي تختص بنصف الحمولة الإجمالية. كذلك فقد ظهرت السفن المتخصصة في نقل أكثر من صنف كناقلات السوائل والخامات.

أما النقل المائي الداخلي فهو يخدم أساسا أغراض التجارة الداخلية في بعض البلدان وكذلك قسما من التجارة الدولية.وبين البلدان الرأسمالية تبرز الولايات المتحدة وبلدان أوروبا الغربية واليابان في مجال تطوير النقل البحري.

خصائص النقل البحري :

يتمتع هذا النوع من النقل بالخصائص الآتية:

- التخصص؛ إذ أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: نـــاقلات النفط، ناقلات الموز بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب.
- زيادة الحمولة للسفينة الواحدة حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئـــات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على (١٠) أمتار.
- السرعة حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى (٥٠) ميلاً بحرياً.
- انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنةً بوسائل النقل الأخرى.

استراتيجية النقل :

وفي الوقت الحاضر يتعرض مجال النقل البحري الى ضـــغوط كبيـــرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية ولذلك يجب الاهتمام والتفكير بافضل الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة.

في بعض الحالات يكون النقل البحري هو البديل الوحيد المتاح وعنـــد اختيار طريقة النقل البحري فان المصدر او الشاحن أو المصدر يأخـــذ بعـــين الاعتبار ما يلي:

١- وقت التسليم : يجب ان يكون اسرع مايمكن لارضاء العميل.

٢- التكلفة : يجب ان تكون اقل مايمكن مقابل خدمة جيدة.

٣- التكلفة الراسمالية :وتشمل فوائد راس المال.

٤- تدفقات راس المال : وارتباطاتها بالوقت المستغرق اثناء النقل.

٥- تكلفة التأمين والتغليف : الذي يجب ان يكون مناسبا لكل وسائط النقل المستخدمة.

طبيعة النقل البحري:

يعتبر النقل البحري احد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون في استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب كما يعتبر النقل البحري عنصر من عناصر لوجستيات التجارة.

كما أن خدمة النقل البحري تتم اما وفق سوق خطوط منتظمة أو سوق سفن جوالة أو الأسواق المشابهة.

عناصر النقل البحري :

وتنقسم عناصر النقل البحري إلى عناصر فرعية وعناصر أساسية :

العناصر الاساسية للنقل البحري :

البضائع – السفينة – الموانى – خدمات النقل – الخدمات التجارية.

البضائع : البضائع هى عنصر هام من عناصر النقل البحري حيث ان بمقتضاه يتم تداول السلع بين كافة الدول العربية والاوروربية وتنمية التداول الاقتصادي بينهم مما يتيح الفرص الى احراز تطور هائل فى صناعة النقل البحري حتى اصبحت تداول البضائع على هيئة حاويات من احد واهم القطاعات المربحة لقطاع النقل البحري.

السفينة : إحدى أقدم وسائل المواصلات وأكثرها أهمية. ففي كل يوم تعبر آلاف السفن المحيطات، تبحر بطول شواطئ البحار وتسافر داخل الأراضي مستخدمةً ممرّاتها المائية. والواقع أنّ التجارة بين الدول تعتمد، إلى حد كبير، على السفن. فهي تحمل، على سبيل المثال، النفط ومشتقاته من دول الخليج العربية إلى شتى أنحاء العالم وتحمل القمح من كندا إلى ألمانيا، وتحمل الآليات من ألمانيا إلى تشيلي. وكذلك، فإنها تحمل النحاس من تشيلي إلى اليابان، وتحمل السيارات

اليابانية إلى أوروبا وأستراليا. وتنقل السفن الذرة الشامية من أمريكا إلى إثيوبيا، والبن من إثيوبيا إلى فرنسا .

الموانيء : تلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دورًا رئيسيًا في تسهيل حركة البضائع وتخفيض اسعار النقل وفي دفع حركة التطوير الاقتصادي والنظام العالمي اللوجستي. إن (٨٥-٩٠)% من حجم التجارة العالمية يتم نقله بواسطة البحر عن طريق الاسطول التجاري العالمي.

العناصر الفرعية :

- **خدمات النقل:**هى وسائل النقل المستخدمة ووسا ئل ووسائط نقل مختلفة.
- **الخدمات التجارية:** وهى جميع الخدمات التجارية المصاحبة للنقل البحرى.

ويلزم التنويه لبعض التعريفات الهامة :

- **الناقل البحري** : هو الطرف الذي يمثل عملية العرض في السوق الملاحي، فهو الطرف الذي يمتلك السفينة، أو من يقوم بتشغيلها، وهو الذي يتعاقد مع الشاحن على نقل بضاعتة عن طريق البحر.
- **الشاحن** : هو الطرف الذي يمثل عملية الطلب في السوق الملاحي وهو مالك البضاعة أو من ينوب عنة ويرغب في شحنها من مكان إلى آخر عن طريق البحر.
- **المرسل إليه** : هو الطرف الثالث في عقد النقل، وهو الشحن الذي يكون لدية الحق في استلام البضاعة في ميناء الوصول وهو الطرف الذي يكون مدرج إسمة في سند الشحن .
- **الوسيط الملاحي** : هو وكيل من نوع خاص ووظيفتة تحقيق الالتقاء بين العرض والطلب في مقابل عمولة يحصل عليها من مشتل السفينة .
- **سند الشحن** : هو وثيقة تصدر من الناقل إلى الشاحن، ويكون مدرج بها كل تفاصيل البضاعة وحالتها واسم المرسل إلية .
- **عقد النقل** : هو عقد بمقتضاة يتعهد احد الطرفين – ويسمى الناقل – بنقل البضائع للطرف الآخر – ويسمى الشاحن – من ميناء إلى آخر لقاء أجر متفق علية .

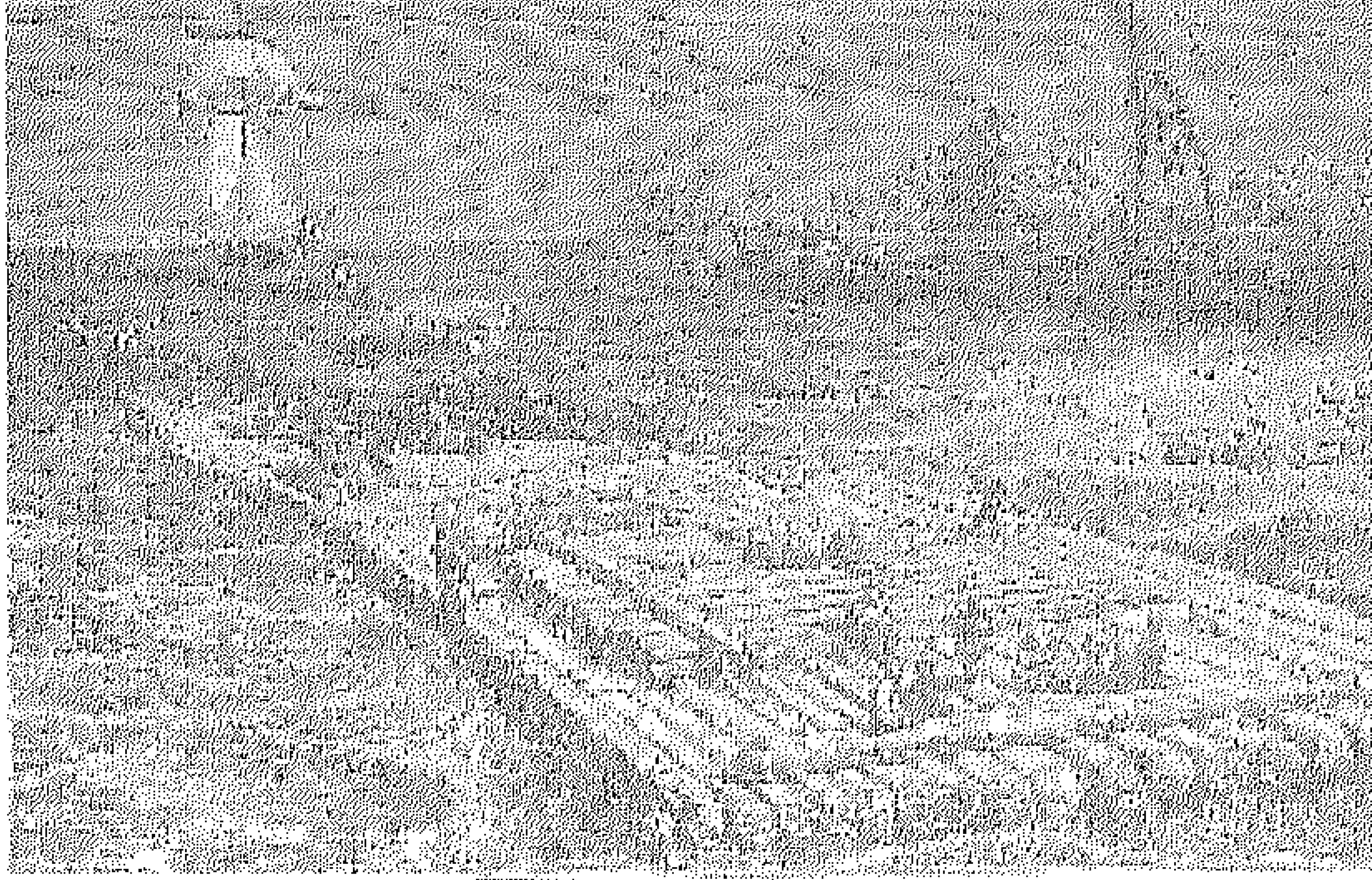
الباب الثالث

السـفيـنـة

الفصل الأول
تاريخ تطور السفن

الفصل الأول
تاريخ تطور السفن

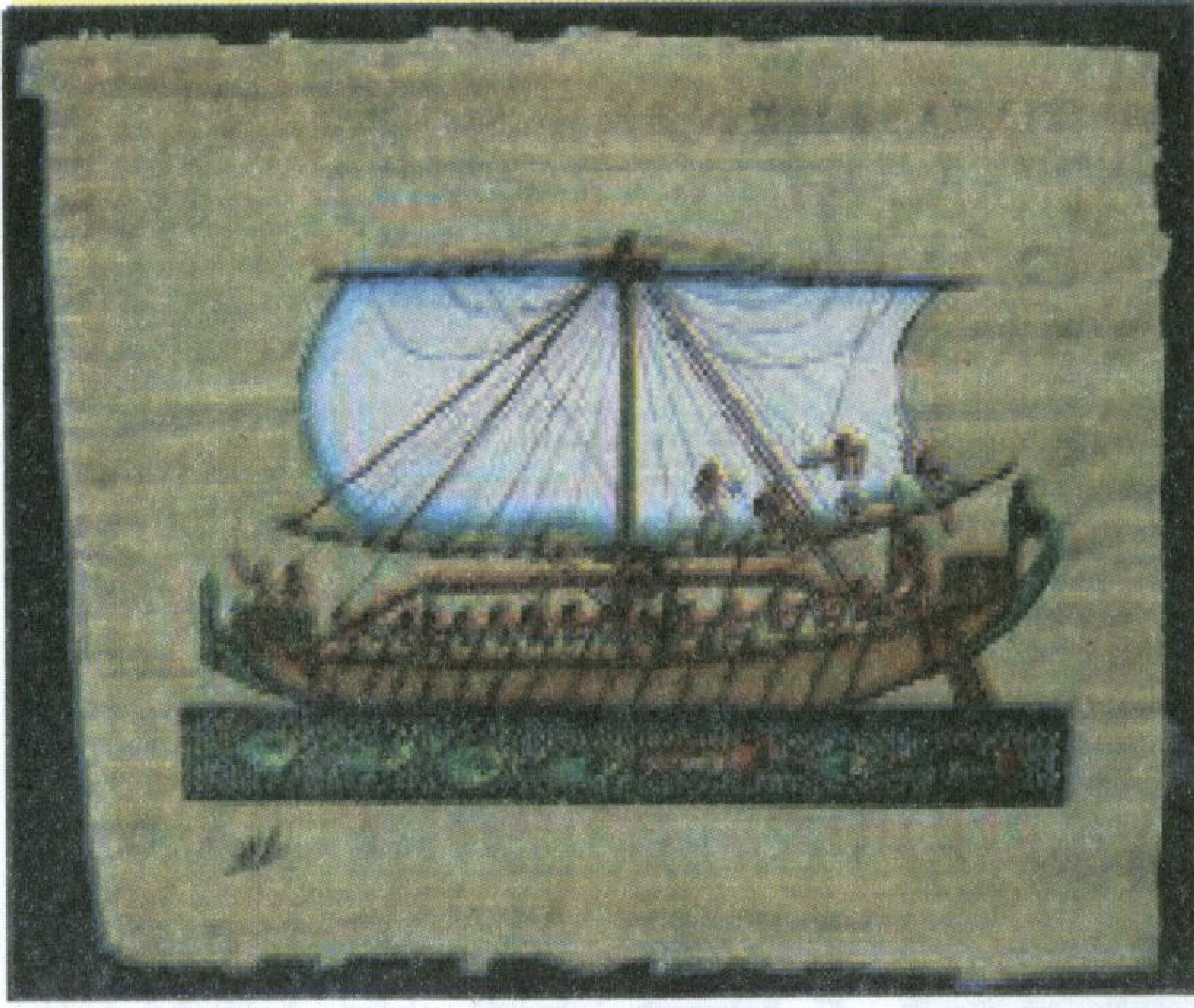
لاحظ الإنسان القديم قدرة الاخشاب على الطفو فوق سطح المـــاء، ومنـــذ تلـــك اللحظة بدأ تاريخ السفن، فكان ان استخدم الانـــسان جـــذوع الاشجار العائمة للتنقل البـــسيط عبر الانهار، ثم استطاع بعـــد ذلك تجميع عدد مـــن جـــذوع الأشجار وربطهم ببعض فكان ما يعرف بالطوافات (Rafts)،



ثم اهتدى بعد ذلك إلى حفر جذوع الأشجار الكبيرة وإفراغ ما بها من خـــشب، صانعًا بذلك هيكلا خشبيا سمي بالقارب، وكان يحمل فرد او اثنين على الأكثر.

الطوافات :

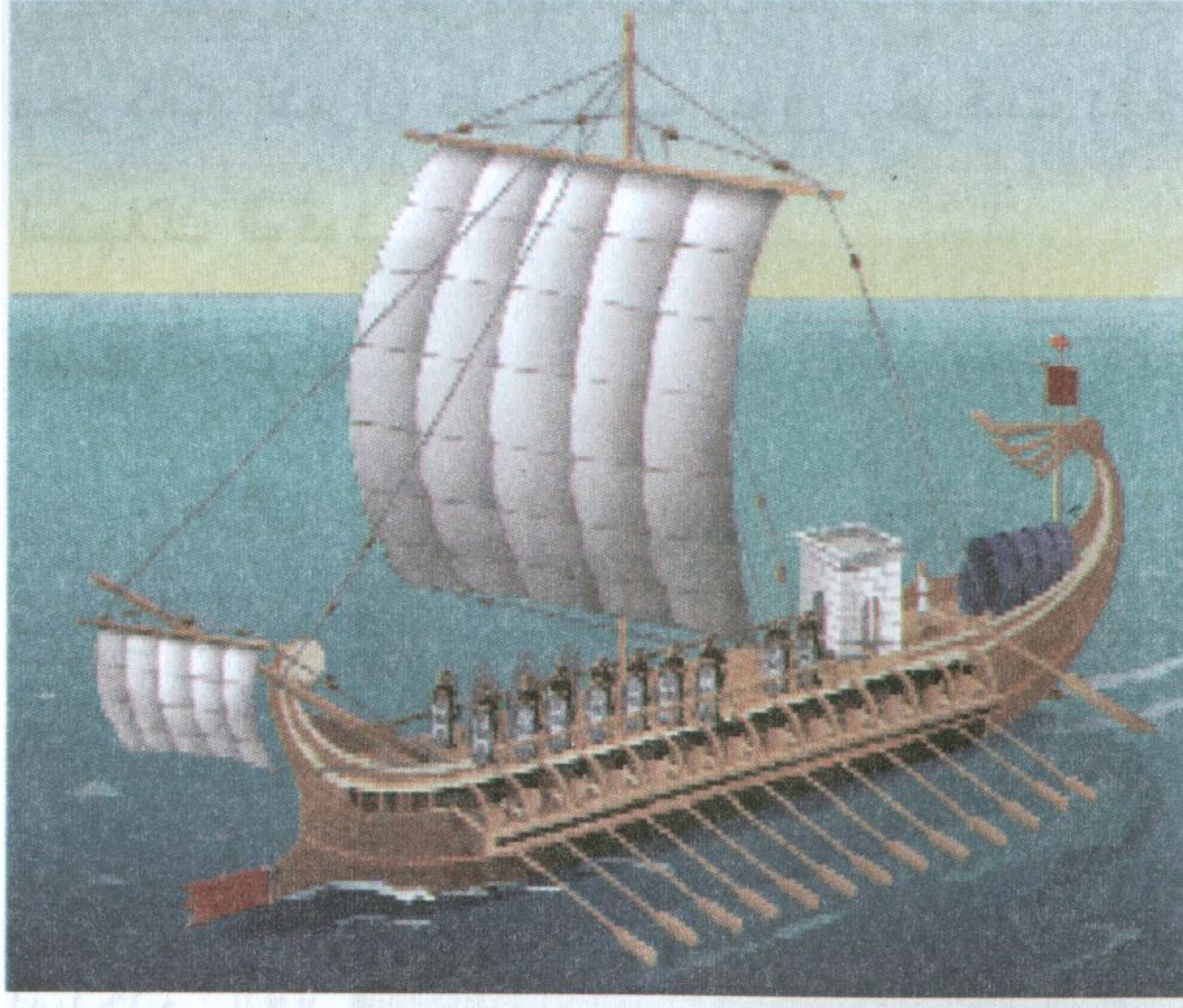
استمر تطور السفن بعد ذلك الى العصر الفرعونى الذى اتخـــذت فيـــه السفن أهمية كبيرة نظرًا لوجود نهر النيل وهو ما أدى إلى استخدامه كطريـــق رئيسى فى التنقل، وشهد هذا العصر تطورًا كبيرًا فى السفن والمراكب من حيث قوة الدفع حيث ادخل المصريون الشراع لاستخدام قوة الـــريح، أو مـــن حيـــث السعة الركابية حيث بنى المصريون القدماء وكذلك الفينيقيين فى الـــشام الـــسفن الكبيرة التى تتسع لأكثر من ٥٠ فردا، وكذلك من حيث الاستخدام من اســـتخدام المراكب الصغيرة فى التنقل والتنزه عبر النيل إلى استخدام السفن الكبيرة فـــى التجارة وإحضار البضائع والأخشاب من بلاد الفينقيين شمالاً إلى بـــلاد بونـــت جنوبا (الصومال حاليًا).



وعلى الجانب الآخر من البحر المتوسط، كانت الامبراطوريتان الرومانية والإغريقية اللتين اعتمدتا اعتمادًا كبيرًا على السفن، في المجال الحربى والعسكرى، فطوروهما لتحمل عددًا كبيرًا من الجنود وزاد كذلك عدد المجاديف المستخدمة، وكانت السفن هى الوسيلة التى غزت بها الامبراطورية الرومانية دول حوض البحر المتوسط وفرضت سيطرتها البحرية عليه.

السفن الفرعونية :

وكان المصريون أول من استخدم الاشرعة لتحويل الرياح الى قوة دفع للسفن، وكان هذا الابتكار بمثابة ثورة نوعية فى مجال بناء السفن، إذ أدى ذلك إلى ازدياد حجم السفن والسعة الركابية لها، وبالتالى قدرتها على الإبحار فترة أطول من الزمن،مقارنة بالسفن بدون الاشرعة،وقد فتح هذا الاكتشاف آفاقا جديدة فى مجال الملاحة البحرية، ففى الفترة التى تعرف بالعصور الوسطى، سادت البحرية الاسلامية كل بحار العالم المعروف وقتئذ، واشتهر بحارة عظام من المسلمين مثل سليمان التاجر وابن ماجد، ووصلت السفن الاسلامية الى الهند والصين وأندونيسيا، حاملين معهم رسالة الاسلام الحنيف.



السفن الرومانية :

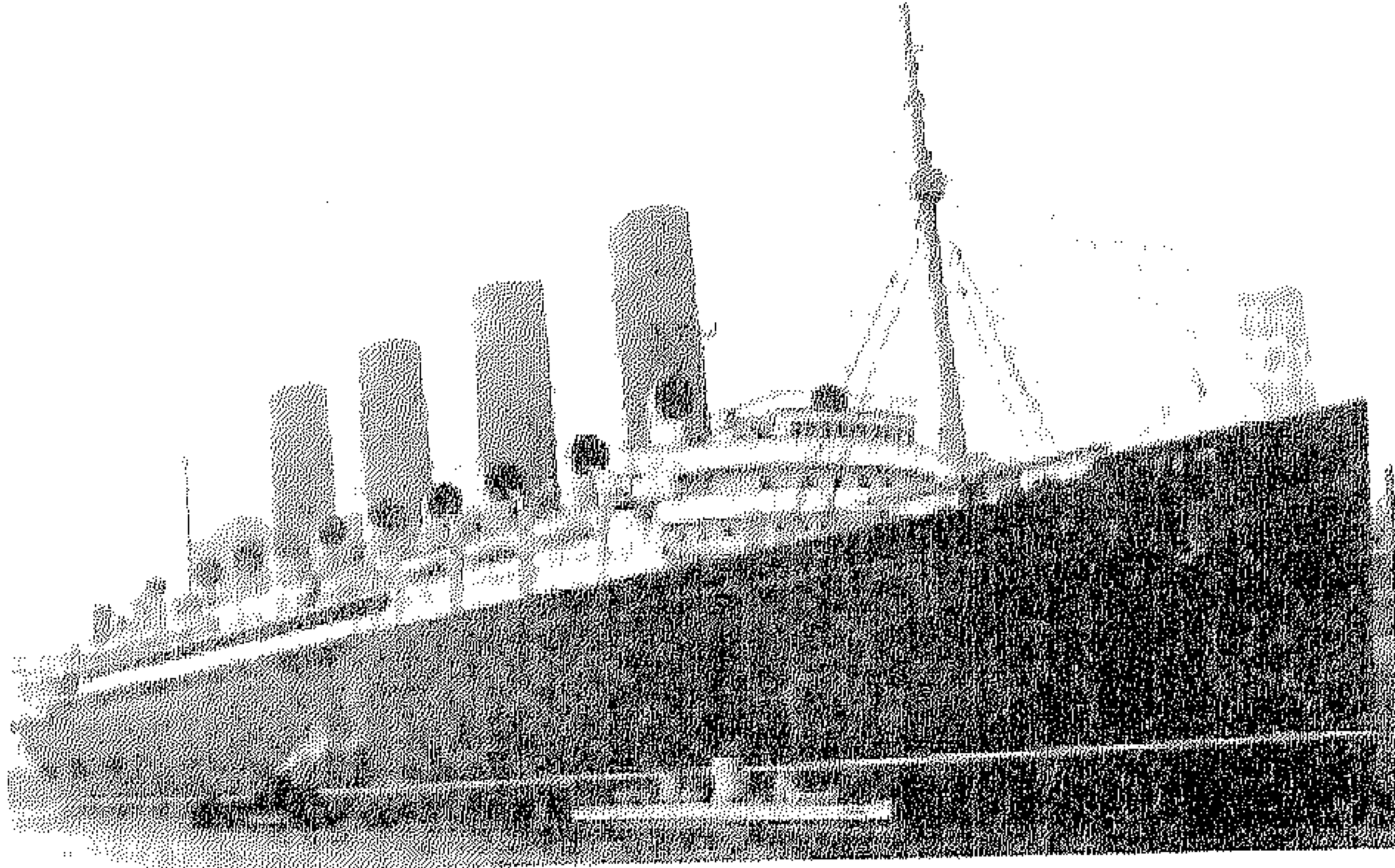
واستمر الحال الى ما هو عليه حتى قيام الثورة الصناعية الكبرى فى اوروبا، واختراع المحرك التوربينى على يد جيمس وات فى عام ١٧٩٦، ولكن تاخر استخدام هذا الاختراع كمحرك دفع للسفن حتى تم تعديله ليناسب الاستخدام البحرى، وكانت اول سفينة تعمل بمحرك بخارى هى السفينة كليرمونت عام ١٨٠٧، واول سفينة بخارية عبرت المحيط الأطلنطى جريت ويسترن فى عام ١٨٣٨.

وفى عام ١٨٩٤ بنى بارسون سفينته ((تربينيا)) وزودها بمحرك بخارى طوره بنفسه لتنجح هذه السفينة فالابحار بسرعة ٣٤,٥ عقدة(العقدة: وحدة سرعة وتساوى ١,٨٥٣اكيلومتر /ساعة)،وفى نفس العام تم اختراع محرك الديزل وتم تطويره كوحدة قدرة عمليا فى عام ١٨٩٨، وبدأاستخدامه كمحرك دفع للسفن



عابرة المحيط فى عام ١٩١٠، وهو بداية عصر سفن الديزل،وقـد اسـتحوذت محركات الديزل على اغلب سوق محركات دفع السفن لتميزها اقتصاديا فـى استهلاك الوقود .

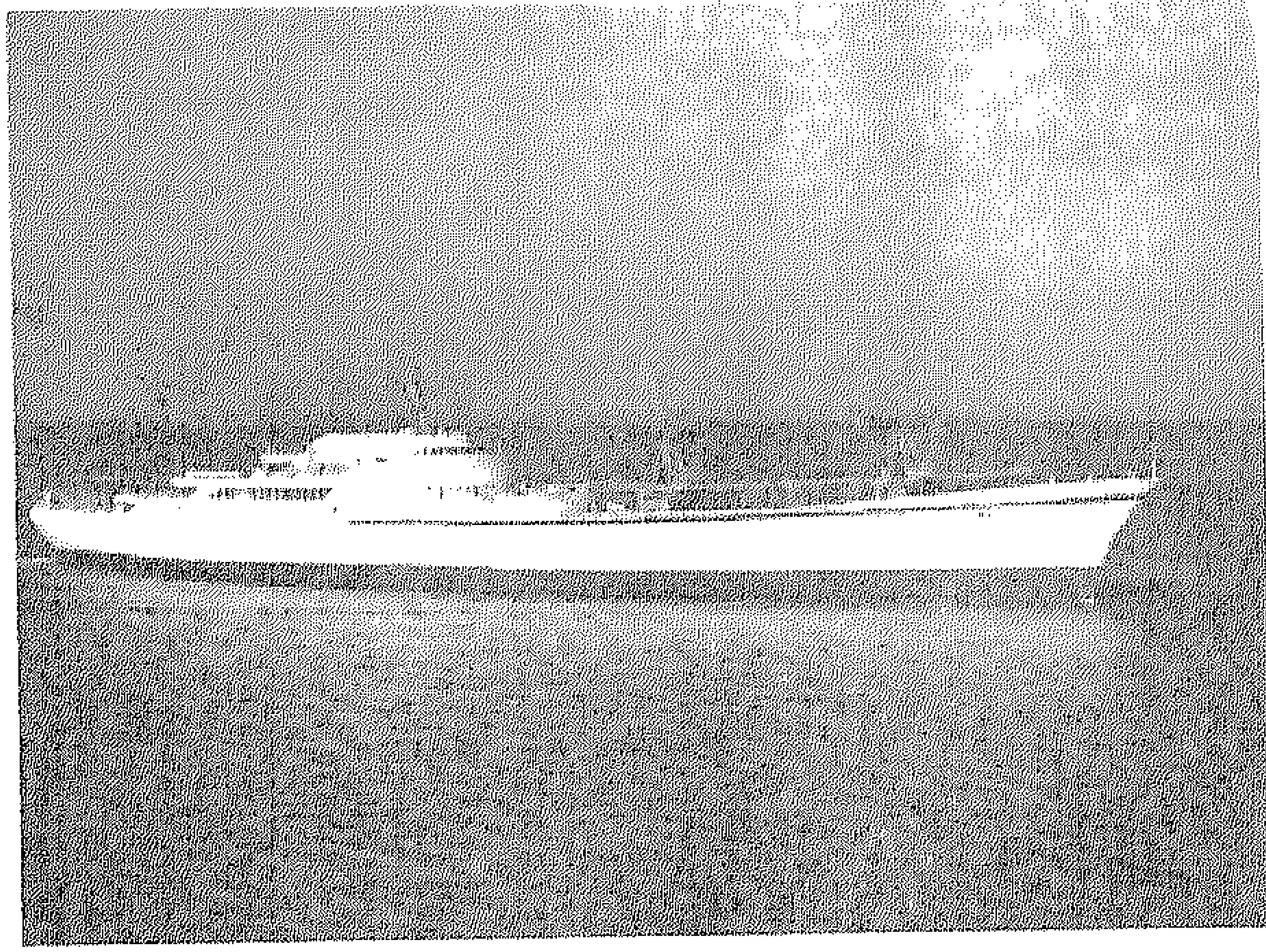
السفينة تربينيا :



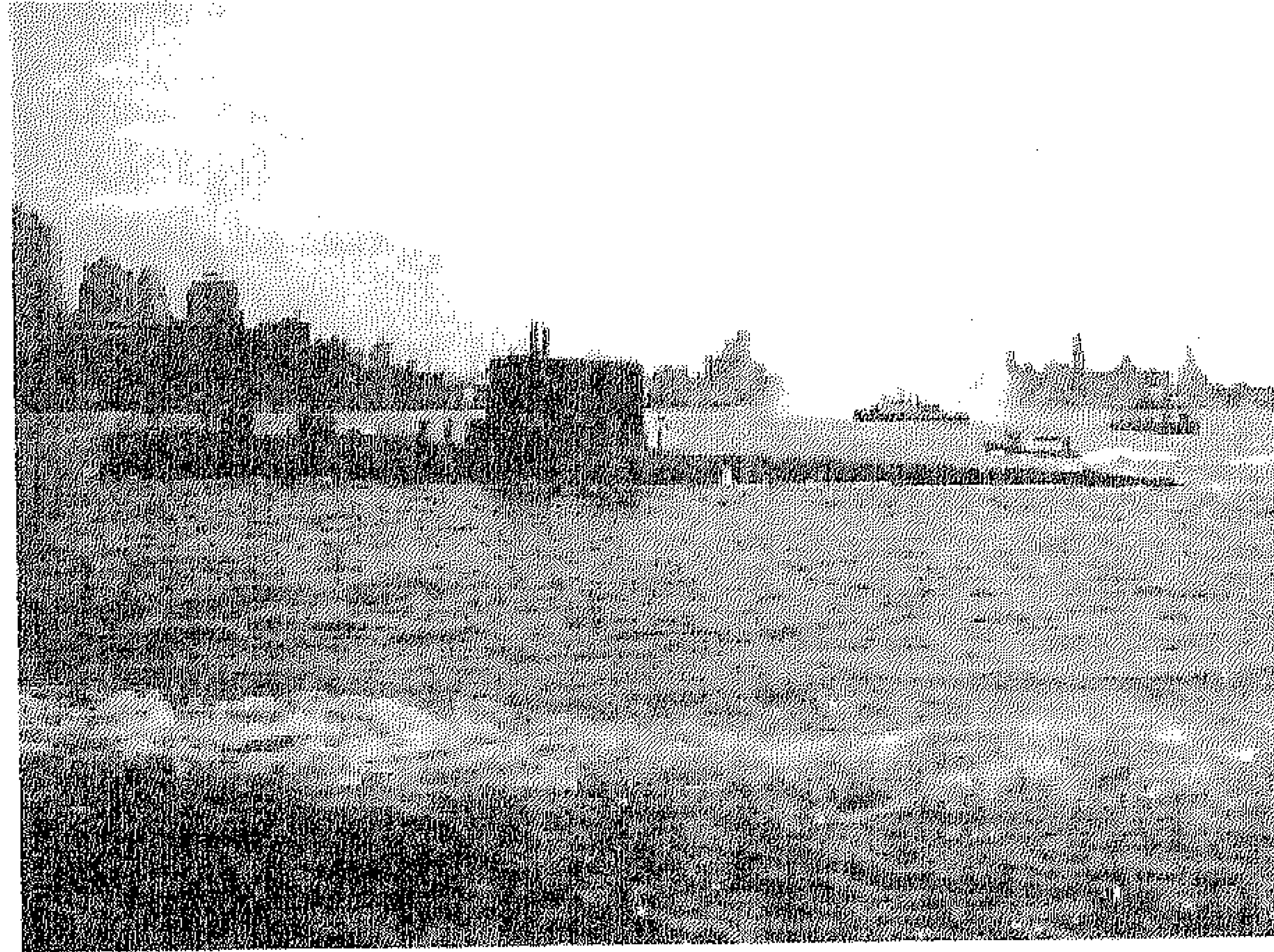
وفى عام ١٩٤٧ تم تركيب المحركات التوربينية الغازية الصغيرة(وهى توربينات تستخدم الغازات الساخنة مباشرة بدلا من البخار) فى الزوارق ذات الحجم االصغير مثل زوارق خفر السواحل،وكانت مميزات هذه التوربينات من خفة الوزن وقلة الحيز الذى تشغله من اهم الاسباب التى دعت الى استخدامها فى السفن الحربية.

وبعد الحرب العالمية الثانية، وظهور الطاقة النووية وإمكانية استخدامها سلميًا وعسكريًا، بدأ استخدام الطاقة الذرية كقوة دفع وكانت أول غواصة تعمل بالطاقة الذرية هى الغواصة (نوتيلاس) عام ١٩٥٦، وفـى عـام ١٩٥٩، تـم تركيب محرك ذرى للسفينة التجارية "سافانا"، وتم بعد ذلك التوسع فى استخدام الطاقة الذرية كقوة دفع للسفن والغواصات فى التطبيقات العسكرية مع التطـور فى الافران الذرية وزيادة الأمان لهـا، وقـد أدى ذلـك الـى تطـور الـسفن والغواصات من ناحية التصميم والاستخدام، فبالنسبة للغواصات، ونظرا لعـدم حاجة المفاعلات النووية للاكسجين، فإن ذلك مكن الغواصات من البقـاء فتـرة

طويلة جدًا تحت الماء دون الصعود للسطح، أما بالنسبة للسفن، فأدى ذلك إلـــى ظهور حاملات الطائرات العملاقة.



الغواصة نوتيلاس



السفينة (سافانا)

يمكن تقسيم السفينة إلى جزئين رئيسين هما :

١. بدن السفينة: أى هيكلها العام أو الغشاء الكلى للسفينة الذى يحوى أماكن مخصصة للبضائع المشحونة على السفينة وأماكن إعاشة طاقمها وأماكن تخزين المياه والوقود والمؤن ثم أخيرا الحيز الذى تشغله آلاتها ومعداتها.

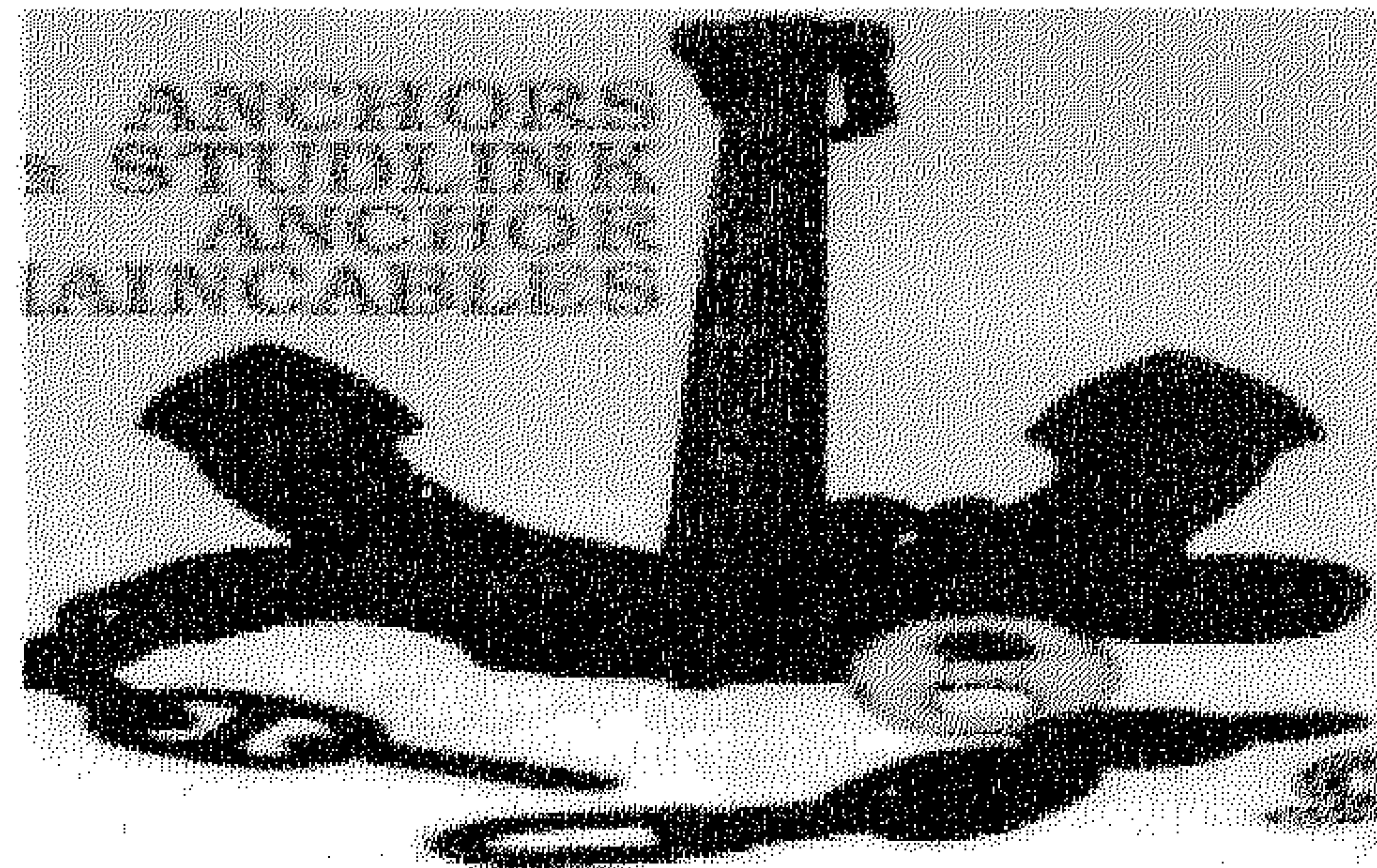
٢. آلات السفينة: ماكيناتها أو وسيلة دفعها وتسييرها والآلات المساعدة الأخرى مثل مولدات الكهرباء .

وصف عام للسفينة :

- إن بدن السفينة هو الغشاء الكلى للسفينة ويقسم هذا البدن إلى فراغات متعددة بواسطة فواصل عرضية رأسية مانعة انفاذ المياه تسمى القواطيع العرضية ثم بواسطة فواصل أفقية تمتد بطول السفينة أو بجزء منها وتسمى الأسطح.
- هذه الفراغات التى تمت بعد تقسيم بدن السفينة تستخدم فى تستيف البضائع بداخلها وتسمى عنابر الشحنة .
- يخصص أحد الفراغات فى بدن السفينة لتركيب آلات السفينة فيه ويسمى بغرفة الآلات أو غرفة الماكينات وقد توجد غرقة الماكينات فى وسط السفينة (وقد بدأ يقل هذا الإتجاه حاليا) أو قد توجد غرفة الماكينات فى مؤخرة السفينة (وهو الإتجاه السائد حاليا).

3 Holds Cargo Ship + Cargo Derricks

- يصمم الجزء الأمامى لبدن السفينة والذى يأخذ شكلا منشوريا بحيث يشكل صهريج يملأ بمياه البحر ويسمى صهاريج المقدم.
- يركب فى مقدمة السفينة وعلى كلا جانبيها قطعة من الحديد أقرب فى شكلها بالحربة تتصل ببدن السفينة بسلسلة طويلة من الحديد تسمى بجنزير المخطاف ومن وظائف هذا المخطاف إيقاف السفينة فى حالات الطوارىء إذا سمحت الأعماق أو عند الرباط
- كذلك يوجد بمؤخر السفينة صهريجا مشابها لصهريج المقدم يسمى صهريج المؤخر ويمكن تخزين مياه الشرب به
- يثبت فى مؤخرة شكلا مستطيلا لوح من الصلب يدور حول حول محور رأسى يسمى بالدفة هى التى تتسبب فى تغيير إتجاه السفينة عند تحريكها يمينا أو يسارا.
- يبرز من مؤخرة السفينة عمود إدارة يثبت به مروحة تسمى برفاص السفينة لدفع السفينة للأمام أو الخلف حسب حركة الآلات
- يبنى فوق حيز الماكينات وحوله من أعلى مايسمى بالإنشاءات وتشمل أماكن إعاشة الطاقم وغرفة القيادة التى تقع أعلى هذه الإنشاءات وجهة الأمام وكذلك بعض المخازن الخاصة بالسفينة.



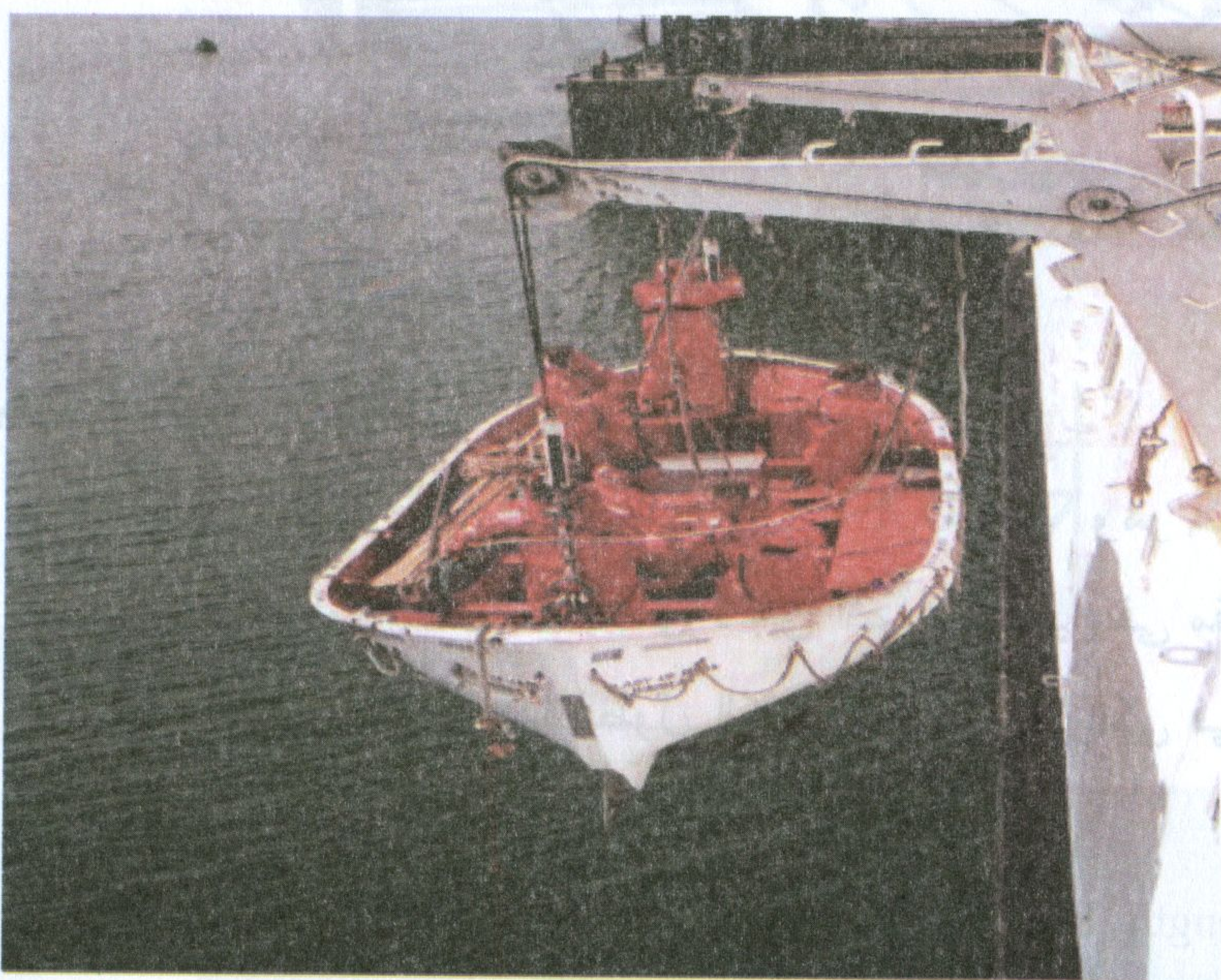
مخطاف السفينة



- ويبرز فوق الأنشاءات مدخنة السفينة التى غالبا مايرسم عليها شعار الشركة المالكة للسفينة وكذلك هوائيات اللاسلكى والرادارات وبعض الأنوار الخاصة بالملاحة.
- يوزع على السطح وأمام أوخلف كل فتحة عنبر صوارى أو عواميد تثبت عليها أذرع الشحنة التى تستخدم فى رفع البضائع المراد شحنها من البر وإنزالها فى عنابر السفينة أو العكس ويوجد تحت كل ذراع شحنة الونش الخاص به.
- ولحماية طاقم السفينة أثناء إبحارها يبنى على جانبى السطح سور بارتفاع أكثر من المتر.
- لحماية السفينة ضد الغرق تبنى السفينة ولها قاعان - قاع خارجى وقاع داخلى - فإذا ثقب القاع الخارجى فإن المياه لاتصل إلى داخل عنابرالسفينة ولكنها تنحصر فى الفراغ بين القاعين والذى

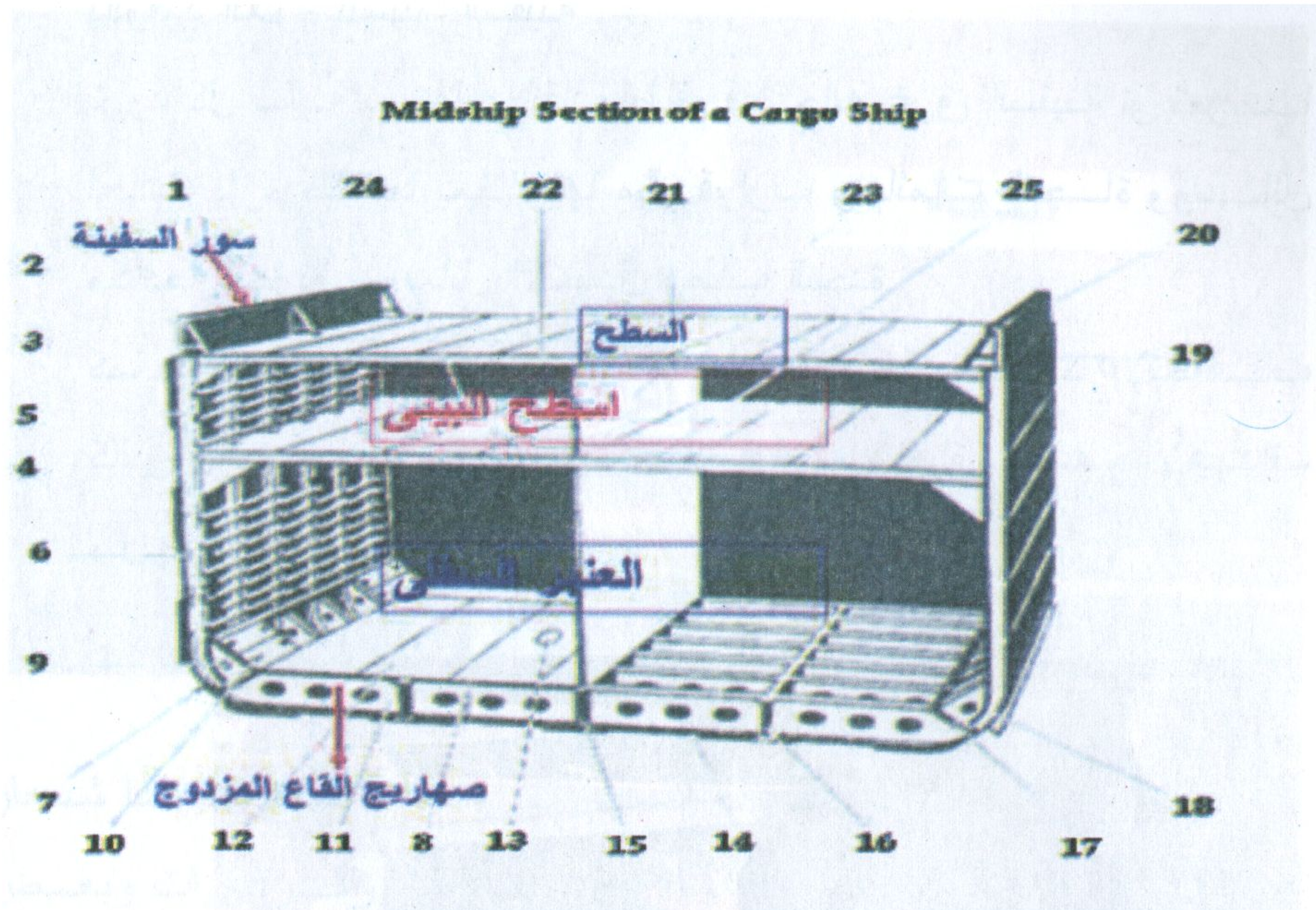
يسمى بالقاع المزدوج الذى إلى العديد من الصهاريج تسمى بصهاريج القاع المزدوج حيث تملأ بماء البحر الذى يطلق عليه في هذه الحالة ماء الصابورة لأنه يثقل السفينة أو قد تملأ بعض صهاريج القاع المزدوج بالوقود اللازم لتسيير السفينة.

- تزود كل سفينة بوسائل لإنقاذ الطاقم فى حالة غرق السفينة أو تعرضها لحادث يلزم طاقمها بمغادرتها مثل قوارب وعائمات النجاة ووسائل مكافحة الحريق ووسائل الإتصال وطلب النجدة.
- كما زودت السفن بوسائل تساعدها على الملاحة وتحديد الإتجاهات كالبوصلات ومعرفة الأعماق كجهاز قياس الأعماق وكشف الأهداف مثل الرادارات .



قارب نجاة



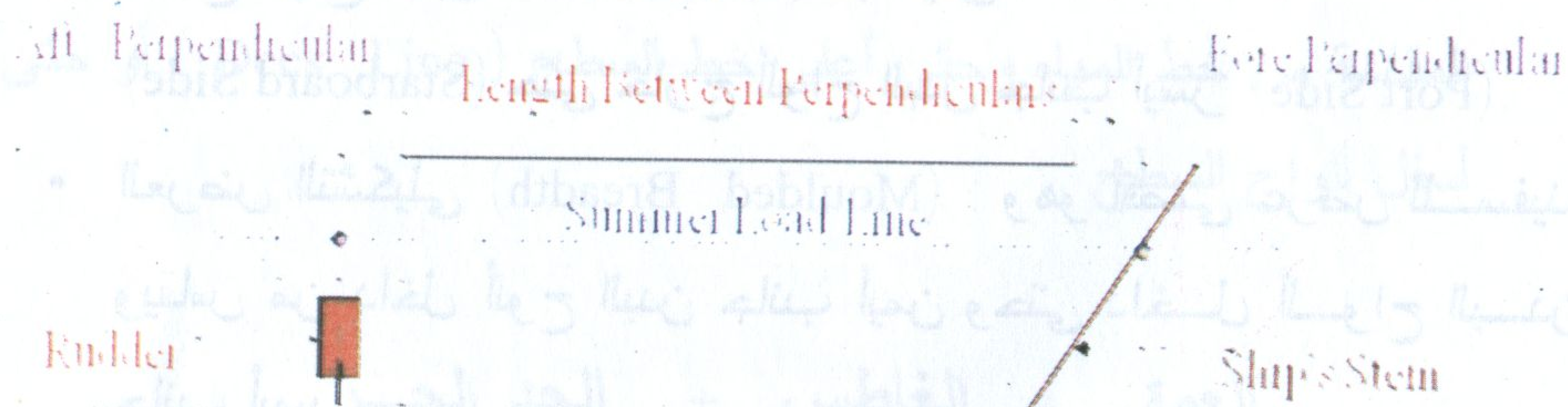


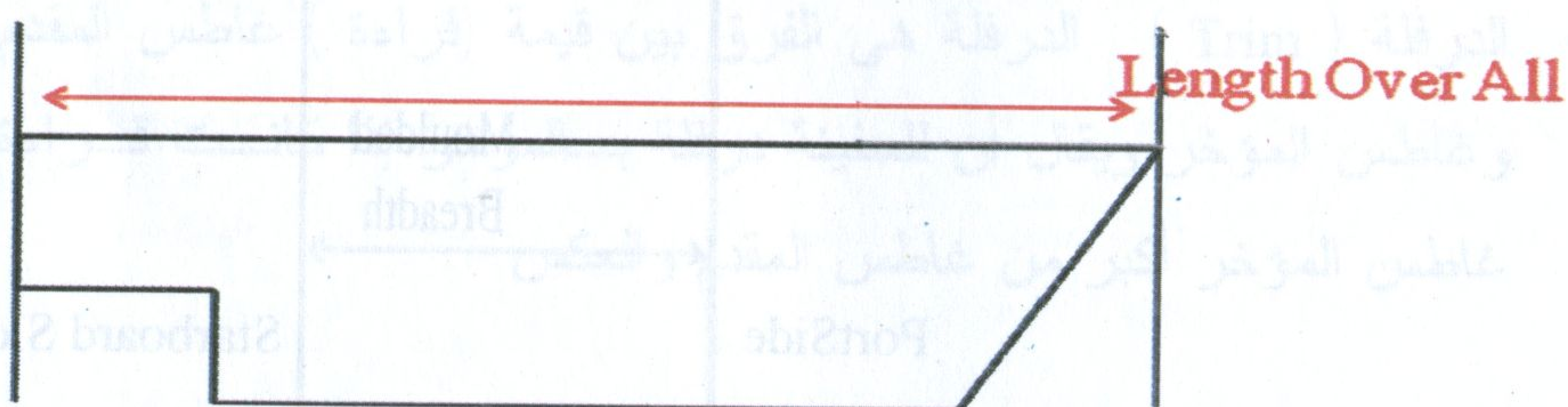
أبعاد السفينة – الطول:

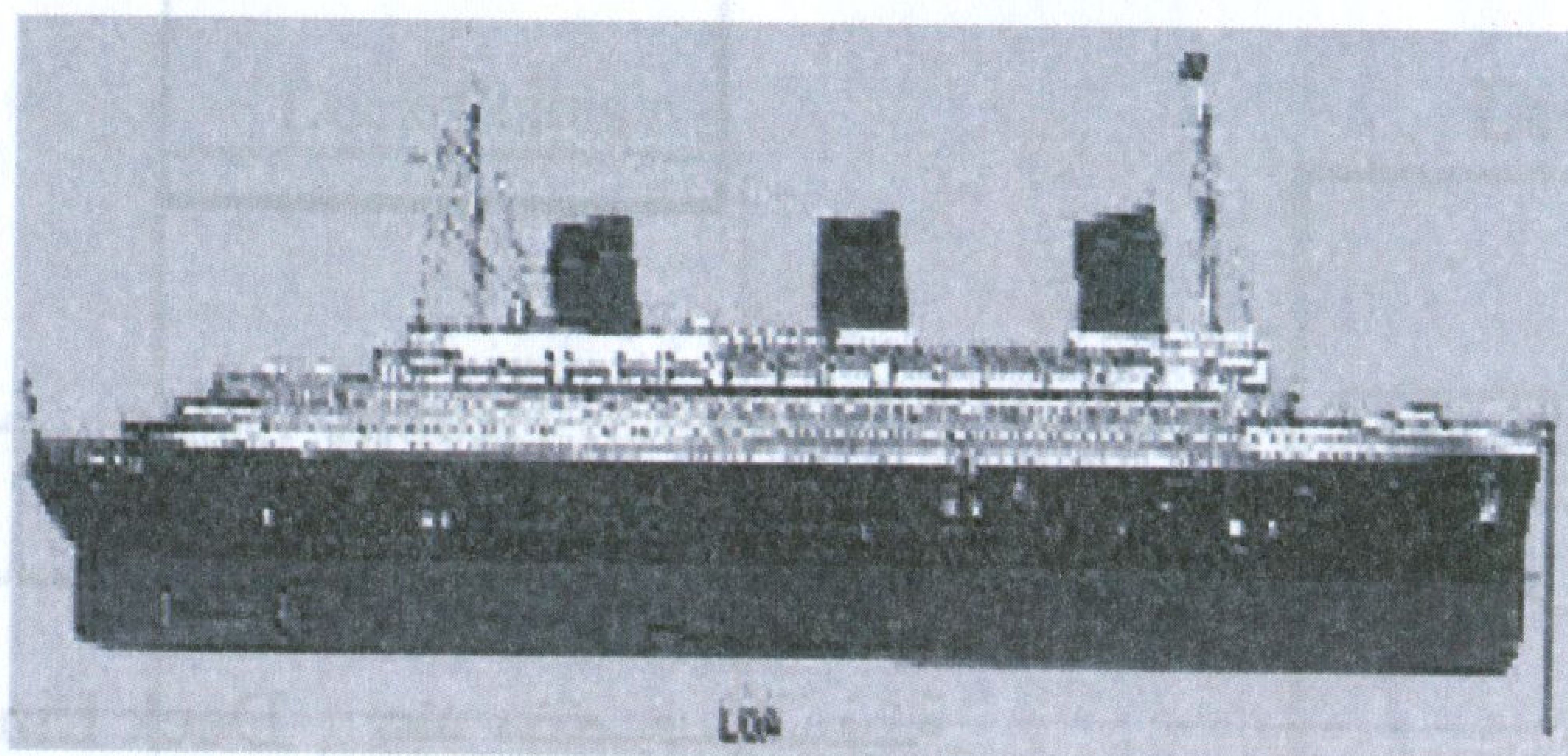
- الطول الكلى (Length Over All) (.L.O.A) : وهو أقصى طول للسفينة وهو المسافة المحصورة بين أقصى نقطتين فى مقدم السفينة ومؤخرها ويستغل هذا الطول الكلى لأغراض التراكى فى الموانى فقط حيث يتم حجز طول الرصيف طبقا للطول الكلى.
- الطول بين العمودين (Length Between Perpendicular) : وهى المسافة بين العمود الأمامى (Fore Penpendicular) والعمود الخلفى (After Perpendicular) وتقاس هذه المسفة بين العمودين عند مستوى

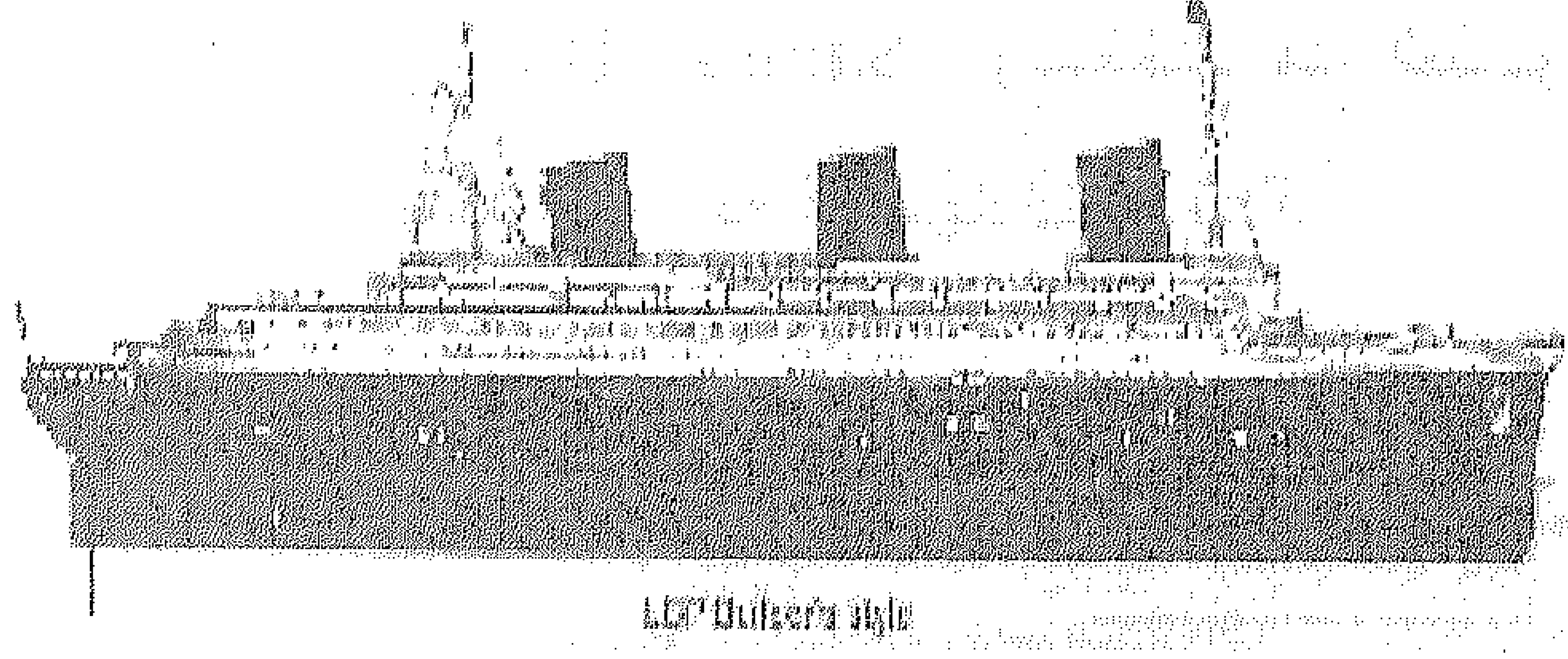
خط التحميل الصيفى (Summer Draft) ويستخدم هذا الطــول لأغــراض المعاهدات وأوراق السفينة الرسمية كالشهادات وخلافه.

- العمود الأمامى (Fore Perpendicular) : وهو خط رأسى وهمى يمر بنقطة تقاطع خط التحميــل الــصيفى ومقدمــة السفينة (Stem).
- العمود الخلفــى (After Perpendicular) : وهــو الخــط الرأسى الوهمى الماربنقطة تقاطع خط التحميــل الــصيفى وعمود الدفة (Rudder Stock).







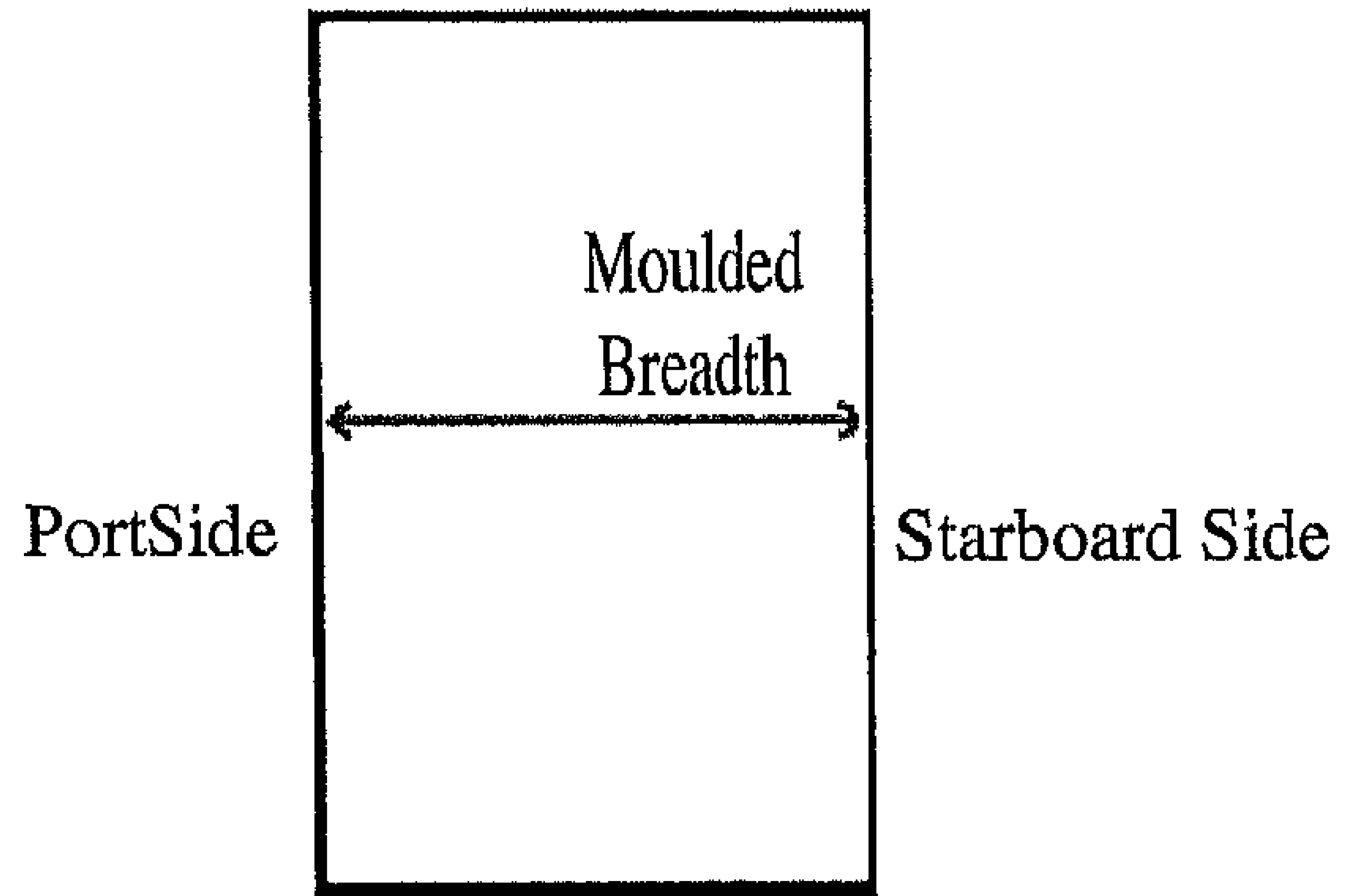


أبعاد السفينة – العرض:

- أقصى عرض (Maximum [Beam] Breadth)

(Extreme [Beam] Breadth) : وهو أقصى عرض للسفينة ويقاس من خارج ألواح البدن Shell Plates جانب أيمن (Starboard Side) حتى خارج ألواح البدن جانب أيسر (Port Side).

- العرض التشكيلي (Moulded Breadth) : وهو أقصى عرض للسفينة ويقاس من داخل ألوح البدن جانب أيمن وحتى داخل ألواح البدن جانب أيسر.



- أقصى عمق (Maximum [Extreme] Deapth) : وهو المسافة الرأسية المقاسة من أسفل لوح الأرينة (Keel Plate) وحتى أسفل ألوح السطح (Deck Line) عند منتصف السفينة.

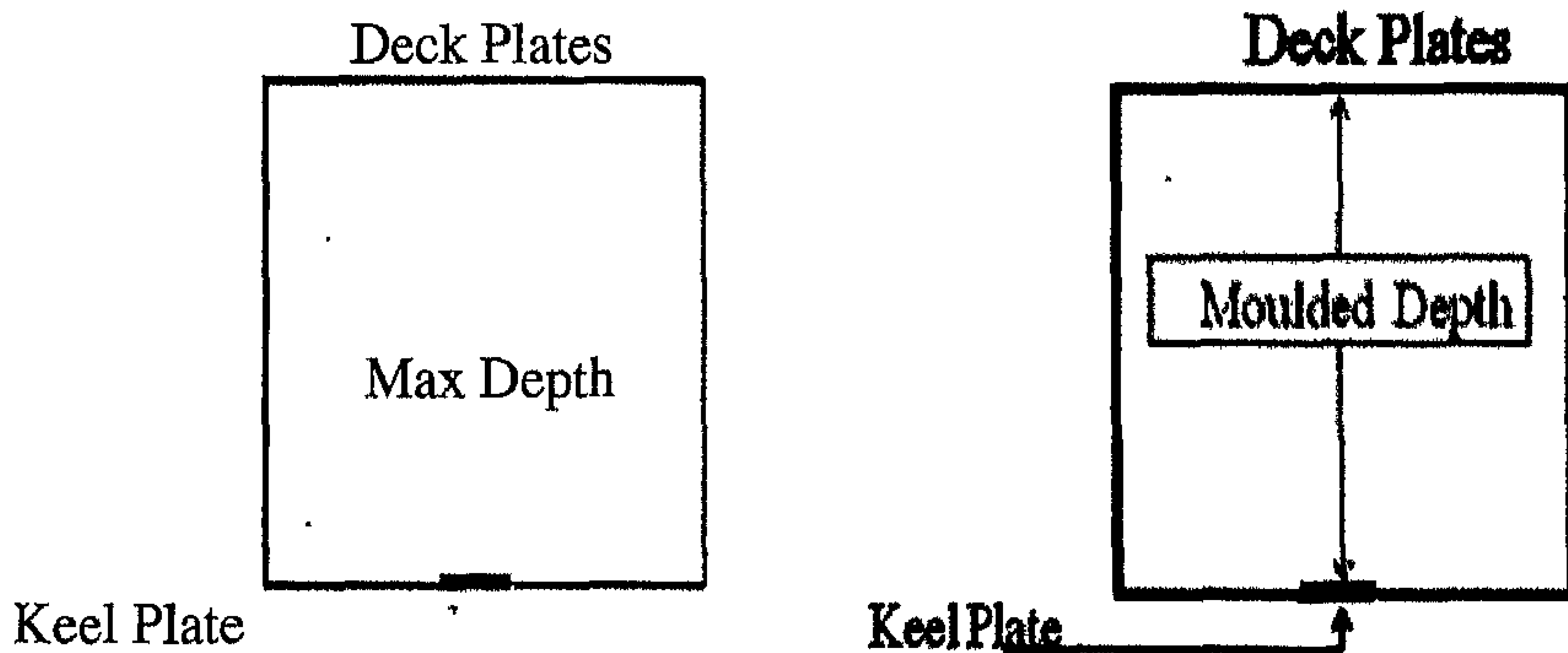
- العمق التشكيلى (Moulded Depth) : وهو المسافة الرأسية المقاسة من أعلى لوح الأرينة وحتى وحتى أسفل ألوح السطح (Deck Line) عند منتصف السفينة.
- الغاطس (Draft) : وهو المسافة الرأسية عند منتصف السفينة المقاسة من أسفل لوح الأرينة وحتى خط المياه .

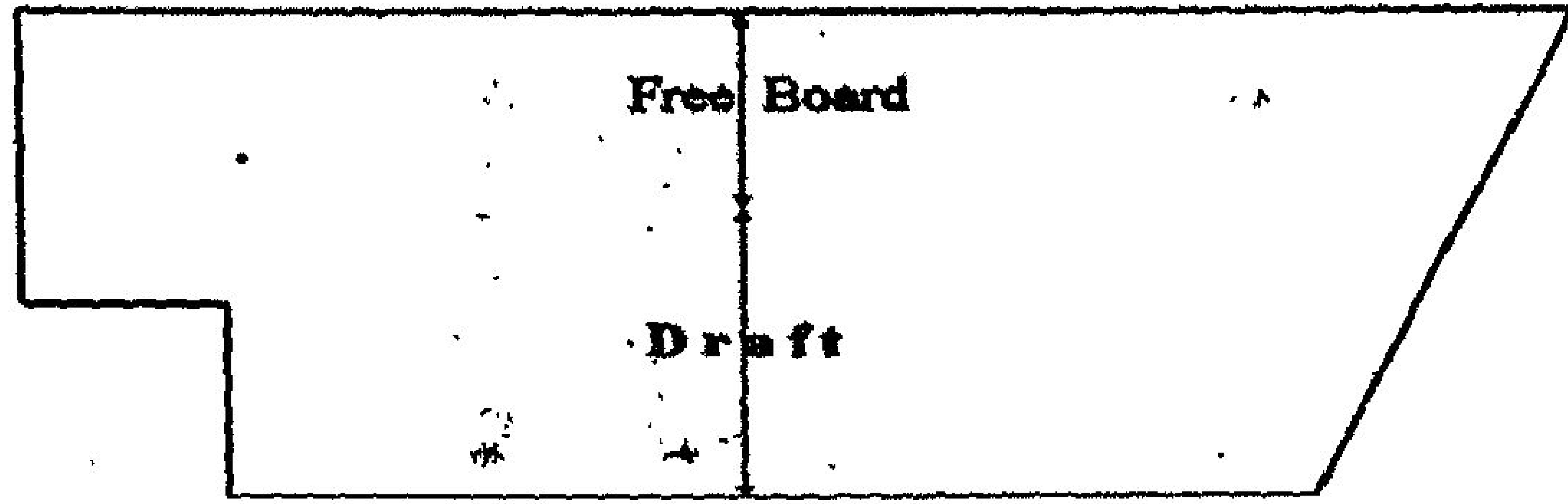
ويوجد تدريج على مقدمة السفينة ومؤخرة السفينة ووسط السفينة على كلا الجانبين يوضح قيمة الغاطس التى تطفو عليه السفينة بالمقدمة والمؤخر.

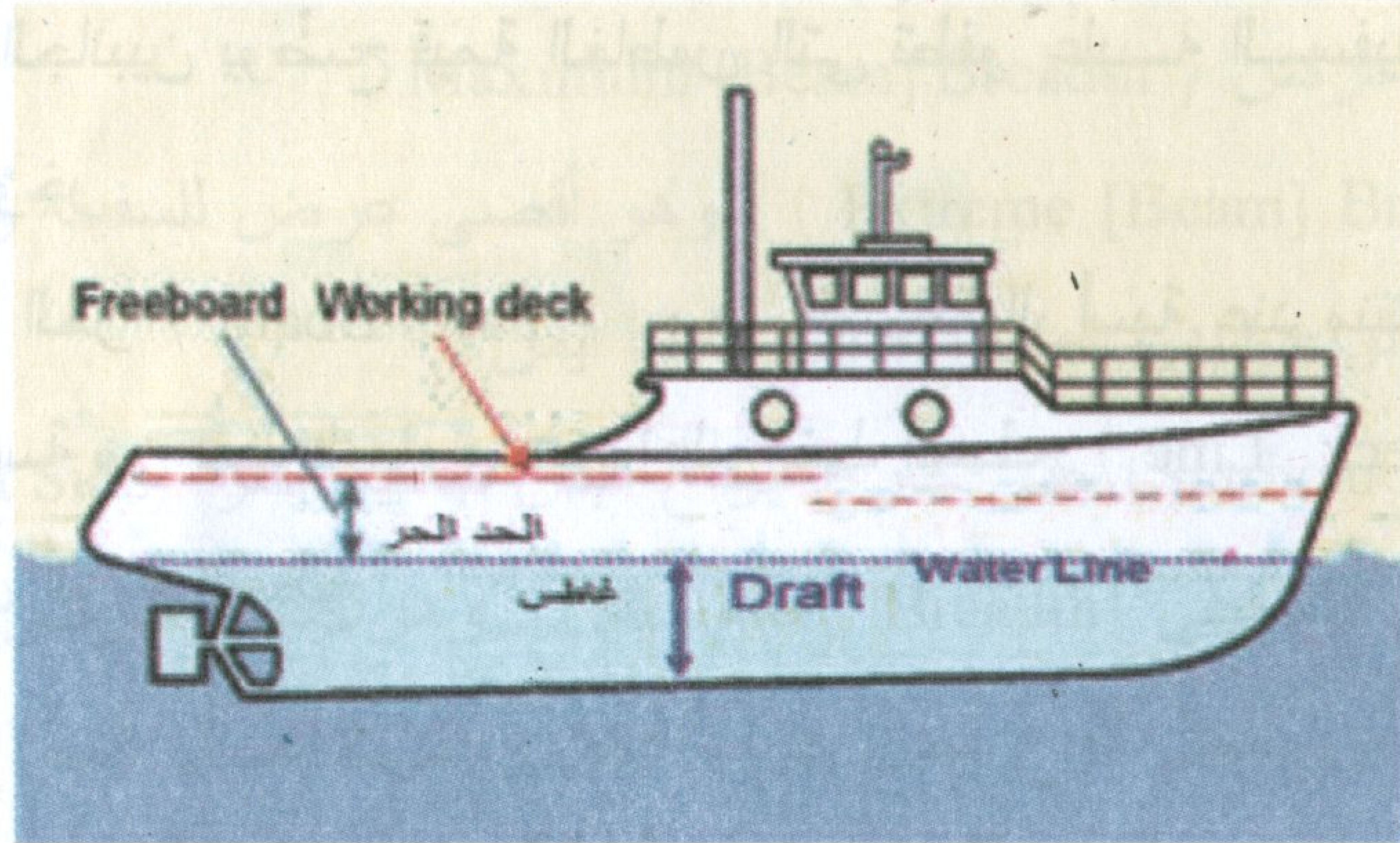
- الحد الحر (Free Board) : وهو المسافة الرأسية عند منتصف السفينة المقاسة من خط المياه وحتى أعلى خط السطح (Deck Line) أو حتى أسفل ألواح السطح .

العمق = الغاطس + الحد الحر

- الدرفلة (Trim) : الدرفلة هى الفرق بين قيمة (قراءة) غاطس المقدم وغاطس المؤخر ويقال أن للسفينة درفلة بالمؤخر إذا كانت قراءة غاطس المؤخر أكبر من غاطس المقدم والعكس.







حمولات السفينة :

- الحمولة الكلية (Gross Tonnage) (G.T.) : وهو قياس الحجم الكلى للسفينة والذى يتم تحديده طبقا للمعادلة المنصوص عليها فى الإتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام ١٩٦٩ .

وكانت تسمى قديما بالحمولة الكلية المسجلة (Gross Register Tonnage) (G.R.T.) وكانت تحدد بمعرفة كل دولة طبقا لما شرعته من قانون فى هذا الصدد وكانت تختلف للسفينة الواحدة من دولة لأخرى ولذلك رؤى توحيد عملية القياس عالميا بالمعادلة المذكورة فى نص العاهدة.

الحمولة الصافية (Net Tonnage) (NT) : وهى قياس لقدرة الإستيعاب المنتج للسفينة ويتم تحديدها طبقا للمعادلة المنصوص عليها فى الإتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام ١٩٦٩ .

وكانت تسمى قديما بالحمولة الصافية المسجلة (Net Register Tonnage) (N.R.T.) وكانت تحدد بمعرفة كل دولة طبقا لما شرعته من قانون فى هذا الصدد وكانت تختلف للسفينة الواحدة من دولة لأخرى ولذلك رؤى توحيد عملية القياس على المستوى العالمى بالمعادلة المذكورة فى نص العاهدة.

- الإزاحة الخفيفة (Light Displacement) : وهى وزن حديد السفينة وآلاتها ومعداتها فقد وهى هامة جدا عند حساب إتزان السفينة وعند بيع السفينة للتخريد (Demolition).
- الإزاحة الكلية للسفينة (Full (Loaded) Displacement) : وهى وزن حديد السفينة وآلاتها ومعداتها بالإضافة إلى كل ماتحمله من بضائع ووقود وتموينات وزيوت وأوزان مجهولة عندما تكون السفينة على خط التحميل الصيفى وهى فى ماء البحر ويعبر عنها بالطن المترى.
- الحمولة الوزنية (الحمولة الساكنة) (Dead Weight): وهى مجموع ما تحمله السفينة من بضائع (Cargo) ووقود (Fuel) وزيوت (Lub.Oil) وتموينات (Stores) ومياه عذبة (Fresh Water) وأى أوزان أخرى مجهولة (Constant) ويعبر عنها بالطن المترى (Metric Tons) وذلك حتى تغطس السفينة لمستوى خط التحميل الصيفى فى المياه المالحة.
- الحمولة الوزنية (الساكنة) للبضائع (Cargo Dead Weight) : وهى وزن ماتحمله السفينة من بضائع فقط حتى تصل إلى خط التحميل الصيفى فى المياه المالحة.

الإزاحة الكلية = الإزاحة الخفيفة + الحمولة الوزنية الساكنة

سعة السفينة :

- سعة السفينة للحبوب (Grain Capacity) : وهو حجم عنابر السفينة التى يمكن شحنها بالحبوب السائبة وتقاس من داخل ألواح البدن جانب أيمن وحتى داخل ألواح البدن جانب أيسر ومن ألواح القاطوع العرضى فى مقدم العنبر وحتى ألواح القاطوع العرضى فى نهاية العنبر ومن أعلى أرضية العنبر حتىأسفل ألواح السطح ويعبر عنها بالقدم المكعب أو المتر المكعب.
- سعة السفينة للبالات (Bale Capacity) : وهو حجم عنابر السفينة التى يمكن شحنها بالبالات وتقاس من الحافة الداخلية العيدان جانب أيمن وحتى الحافة الداخلية للعيدان جانب أيسر ومن حافة تقويات القاطوع العرضى فى مقدم العنبر وحتى حافة تقويات القاطوع العرضى فى نهاية العنبر ومن أعلى أرضية العنبر حتىأسفل الكمرات العرضية أسفل ألواح السطح ويعبر عنها بالقدم المكعب أو المتر المكعب.

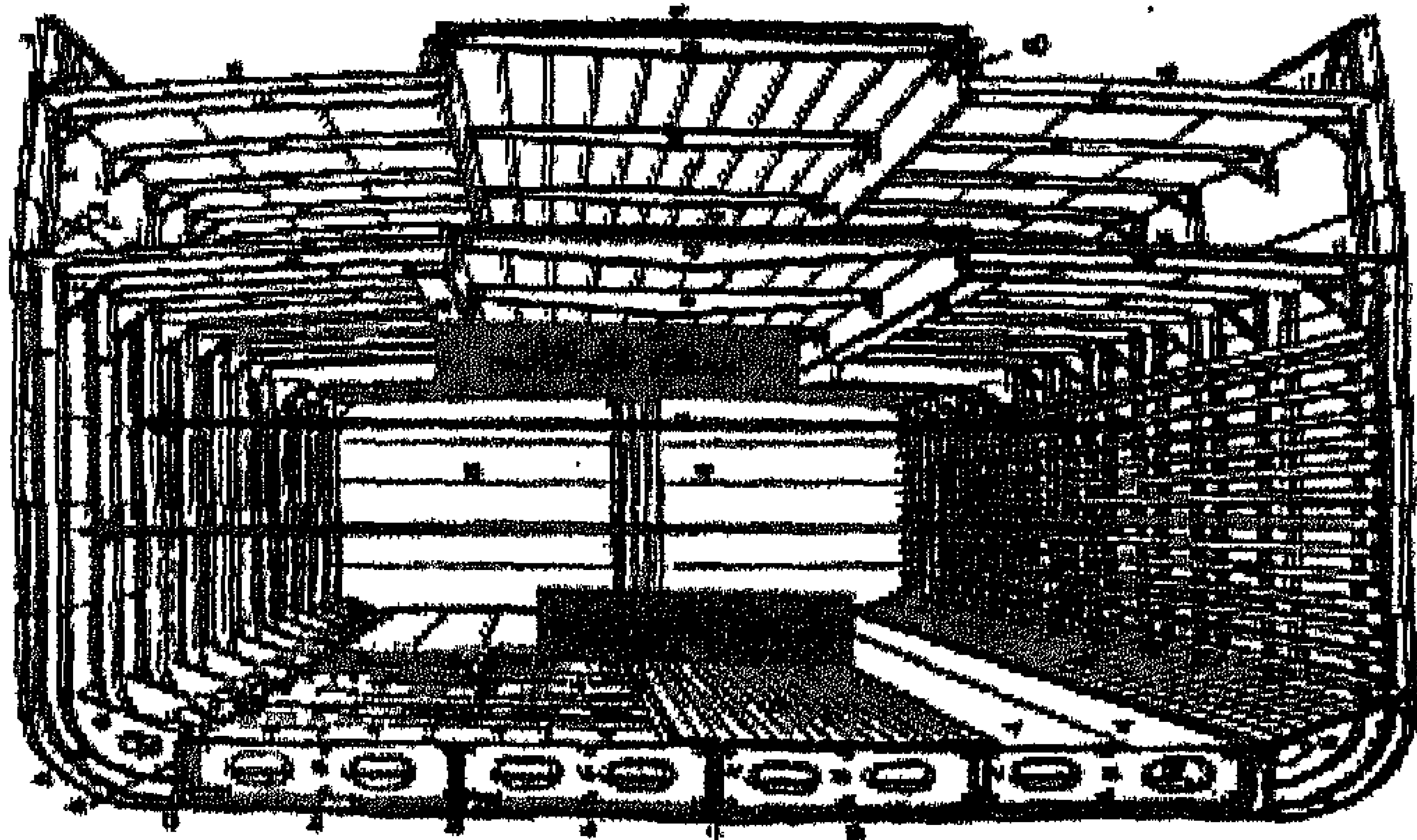
(١ متر مكعب = ٣١٥و٣٥ قدم مكعب)

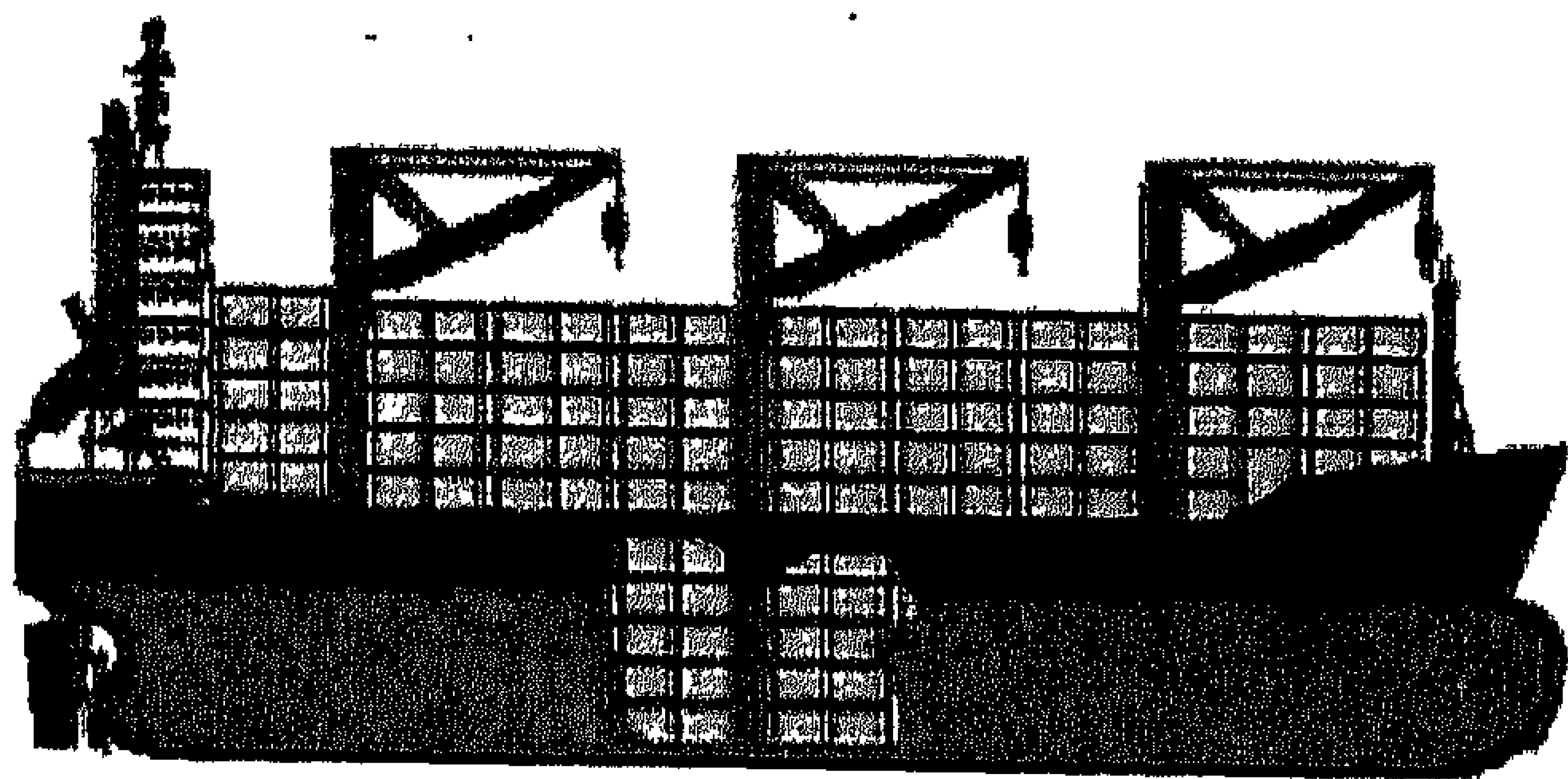
سعة السفينة للحاويات (Container Capacity) :

وهى عدد الحاويات المكافئة للحاوية عشرون قدما (Twenty Equivalent Unit) (TEU) والتى تستطيع أن تحملها السفينة سواء فى عنابرها أو على سطحها.

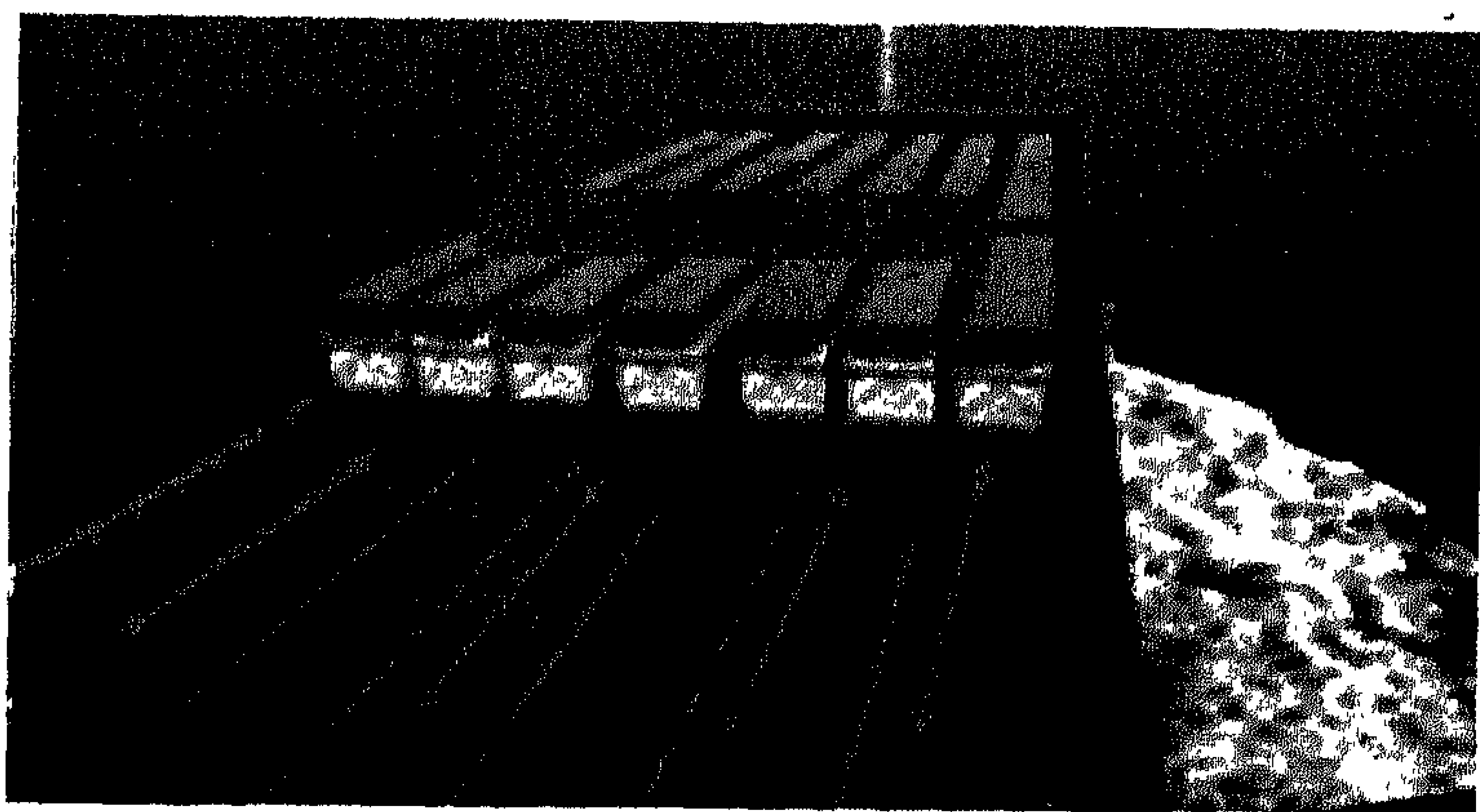
- سعة السفينة للسيارات أو التريلات (Trailers and Cars Capacity) : وهى عدد السيارات أو التريلات التى يمكن أن تشحنها السفينة فى جراجاتها وعلى أسطحها.

وقد يمكن التعبير عن ذلك بعدد الأمتار الطولية المستخدمة (Linear Meter) فى ترصيص هذه السيارات والتريلات فى حوارى أو ممرات (Lanes).





سعة السفينة للحاويات



سعة السفينة للسيارات - أو بالمتر الطولى

- معامل التستيف **Stowage Factor**

هو الحيز من فراغ السفينة مقاسا بالمتر المكعب (أو القدم المكعب) الذى يشغله طن واحد من البضاعة عند شحنه على السفينة ولكل نوع من أنواع البضائع المشحونة معامل تستيف خاص به.

- التحميل المسموح به على الأسطح **Permissible Load**

هو عدد الأطنان التى لايجب تجاوزها على المتر المربع الواحد عند الشحن على الأسطح ويعبر عنه بالطن لكل متر مربع.

- معدل التهوية **Ventilation Rate (Capacity)**

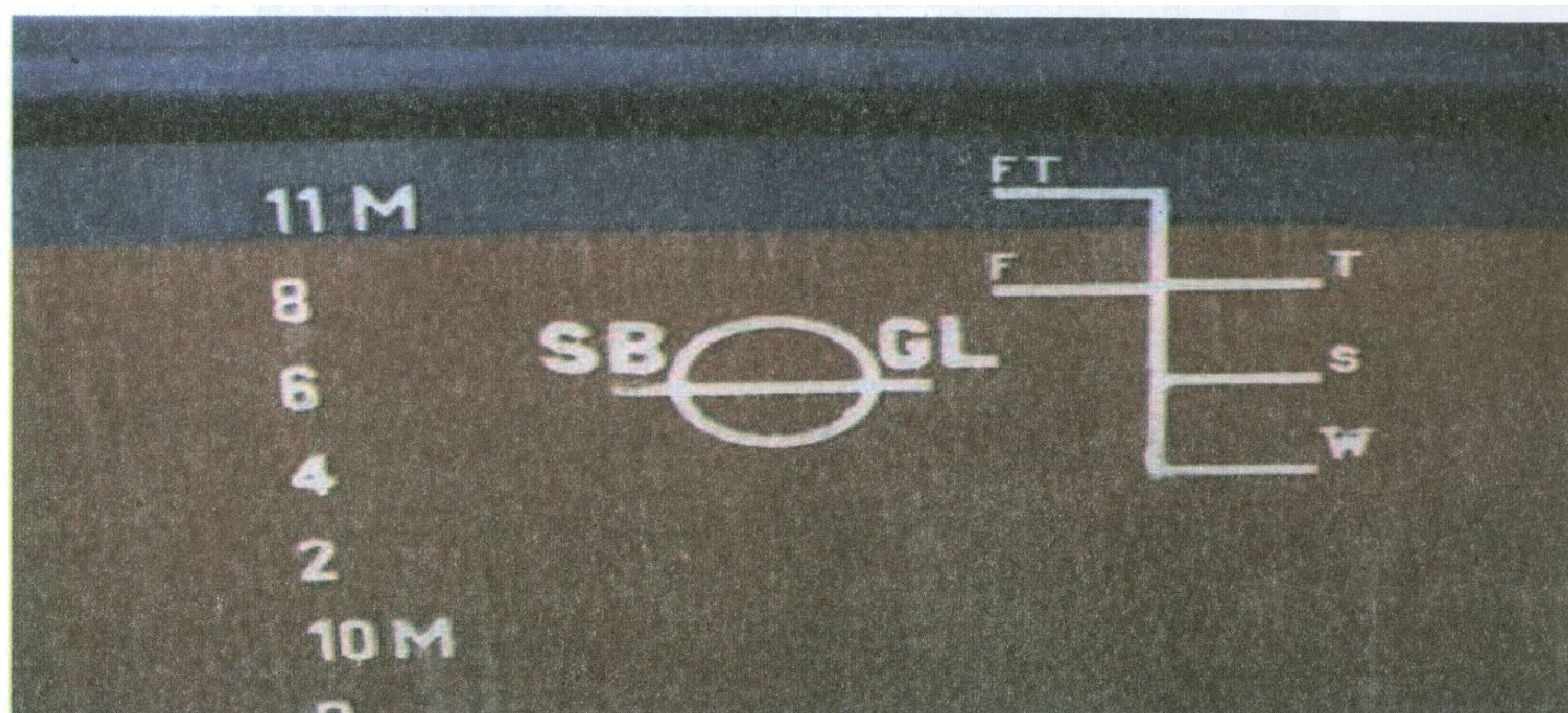
معدل التهوية هو عدد مرات تغيير كل هواء العنبر وهو فارغ فى الساعة الواحدة كأن يقال معدل التهوية لهذا العنبر = ٢٤ مرة / ساعة .

علامة بليمسول وخطوط ومناطق التحميل

:Plimsoll Mark , Load Lines & Zones

- ترسم على جانبى السفينة عند منتصفها دائرة يمر فى منتصفها خط أفقى . ويرسم أمامه لجهة المقدمة مجموعة من الخطوط الأفقية التى تحدد مستوى خط الماء الذى لايجب أن تتعداه السفينة طبقا للمكان والزمان الموجودة فيه وهذه الخطوط ترمز إلى :
- خط التحميل فى المياه الإستوائية (T) TROPICAL .
- خط التحميل الصيفى (S) SUMMER .
- خط التحميل الشتوى (W) WINTER .
- خط التحميل فى شمال الأطلنطى شتاء(WNA) Winter North Atlantic
- خط التحميل فى المياه العذبة (F) FRESH .
- خط التحميل فى المياه العذبة الإستوائية (TF) TROPICAL FRESH.

يتغير غاطس السفينة بتغير نوع المياه سواء مالحة أو مياه عزبة كذلك يتغير بتغير فصول السنة وأيضا بتغير المكان وتحـــدد هــذه العلامــة الخطوط التي تحددمستوى الغاطس فى كل مكان أو زمان ٠



الفصل الثانى
أنواع السفن

الفصل الثانى
أنواع الســـفـن

أنواع السفن

- سفن تجارية .
- سفن خدمات .
- سفن حربية .

- **السفن التجارية :**

يوجد عدة أنواع من السفن التجارية وفيما يلى توضيح لكل نوع علـــى حدى منها :

أ . ***سفن نقل الركاب*** :

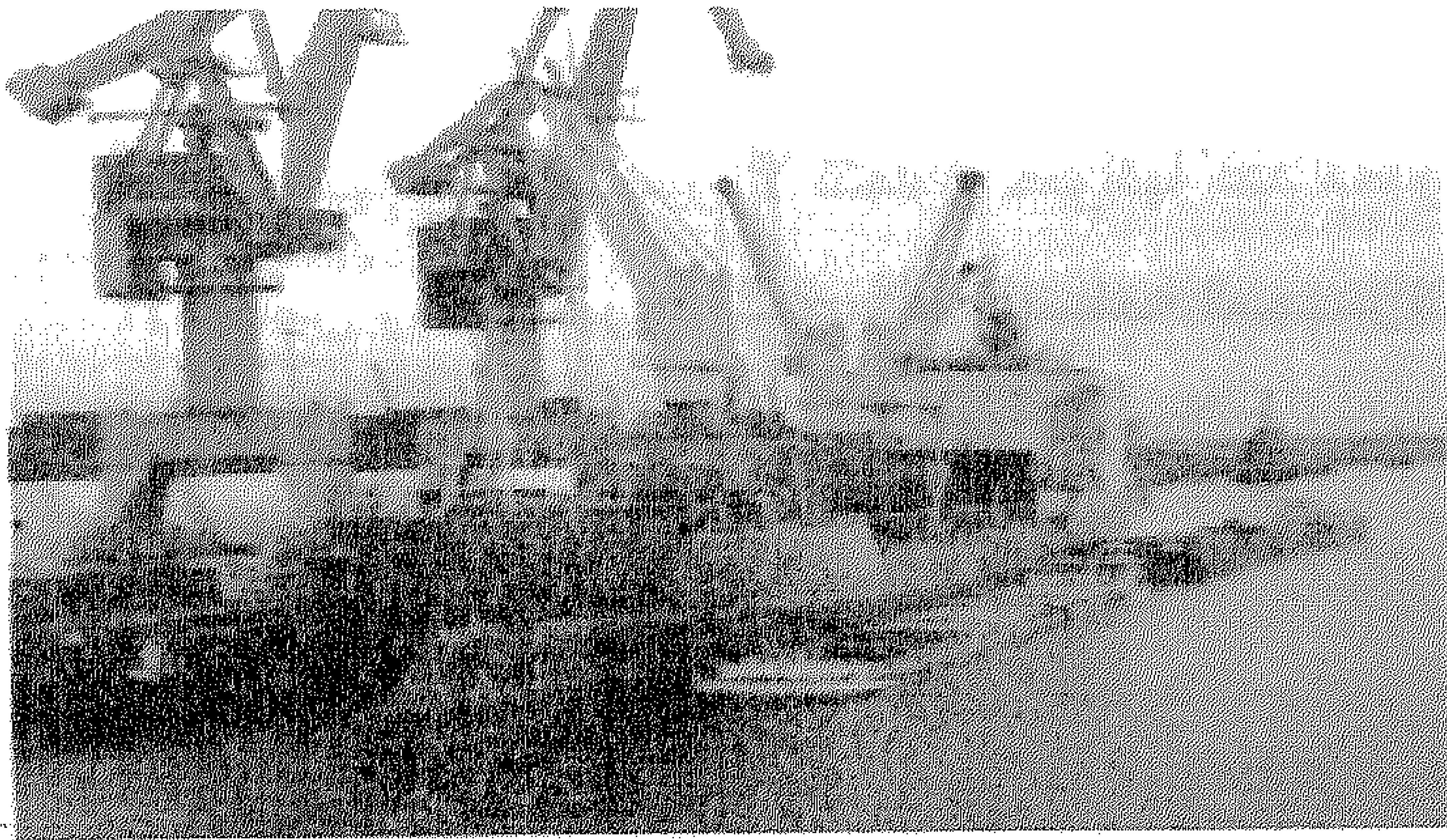
وتختلف احجامها حسب مناطق تشغيلها والموانى التـــي تتـــرد عليها ومنها ما هو صغير لا تتجاوز حمولتها عدد محدود مـــن الاشخاص ومنها عابرات المحيطات الضخمة المجهـــزة بكافـــة وسائل الراحة بوصفها وسيلة للسياحة والرحلات اساسا وذلـــك النوع الضخم من سفن الركاب .



٢. ***سفن البضائع العامة (السفن التقليدية)*** Conventional Ships (General Cargo Ships):

وهى تنقل بضائع متعددة وغير محددة





المواصفات :

١. تتراوح حمولتها بين ١٠٠٠ – ٢٠٠٠ طن.

٢. ذات سرعة متوسطة بين ١٠ – ١٨ عقدة .

٣. يقسم بدنها الى العديد من الفراغات (عنابر الشحنة).

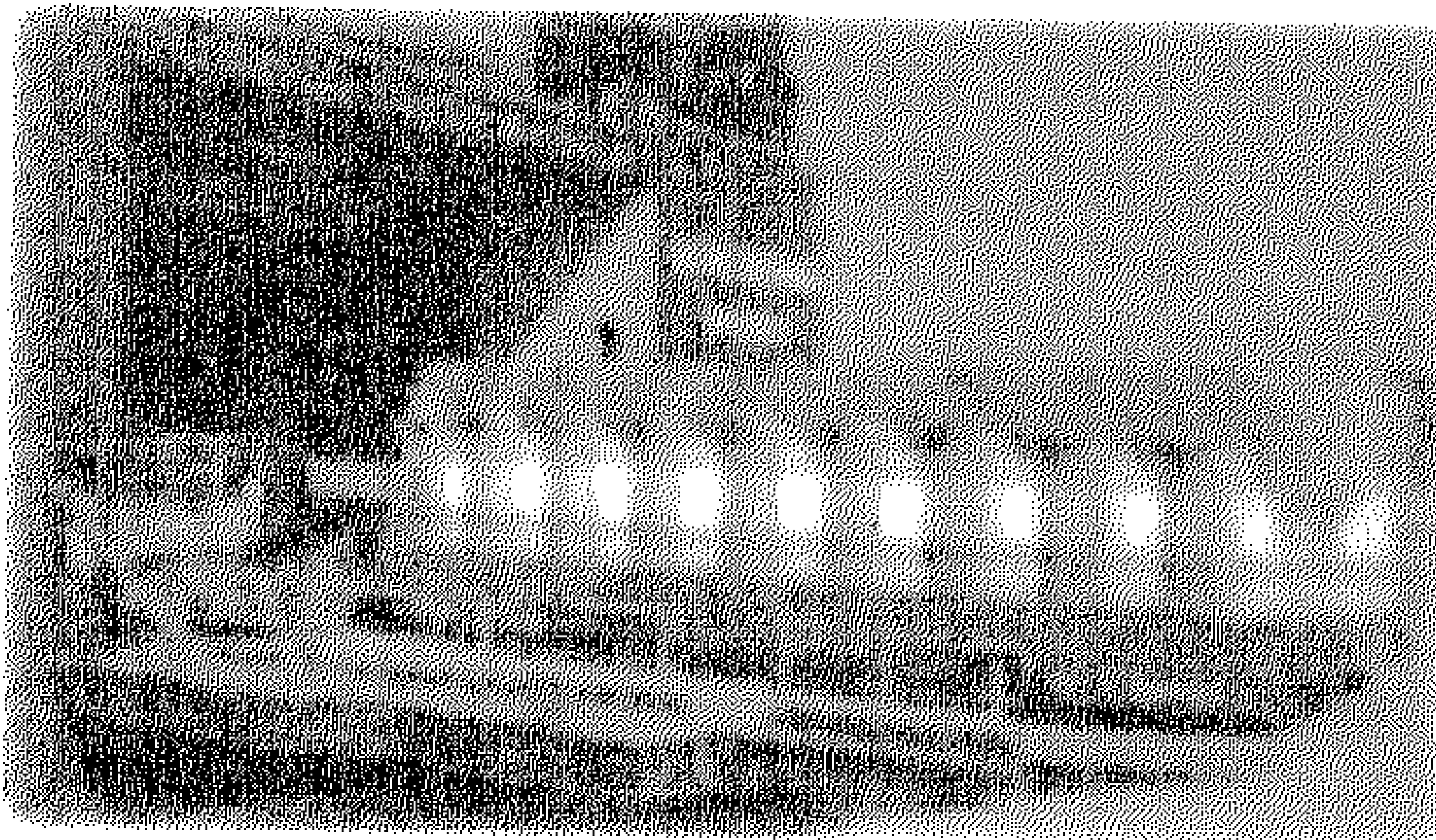
٤. غالبا ما يوجد بها أسطح بينية Tween Decks .
٥. قد يوجد بها بعض الفراغات (العنابر) المبردة للشحنات المجمدة.
٦. كان يوجد بالسفن القديمة منها صهاريج عميقة لشحن السوائل والزيوت والشحومات.
٧. تزود السفينة بأذرع الشحنة أو الروافع والأوناش الخاصة بها للشحن والتفريغ.
٨. يمكن شحن بعض الشحنات او الحاويات على السطح .

٣. ***سفن الوحدات النمطية (الطبالي)*** Pallet ships

تتميز بوجود فتحات جانبيه الى جانب فتحات عنابر متسعه لتسهيل عمليات التداول كما ان البضائع المرد شحنها تستف على طبالي مسبقا وتتم عمليات التستيف داخل السفينه باستخدام رافعات شوكه لتتيح مرونه واستفاده بحجم الفراغ باحسن درجه وهناك ايضا قياسات دوليه متفق عليها لمختلف احجام طبالي الشحن .... ويشوب هذا النوع من السفن انها لا تستوعب سوى البضائع نمطية الشكل كالصناديق او الكراتين والاجوله اما البضائع غير منتظمة الشكل فلايمكن شحنها على متن هذه السفن .

٤. ***السفن حاملات الصندل*** Barges ships

وهي تطور لسفن الحاويات وتقوم بنقل الحاويات العائمة والمسماه بالصندل وبرغم تكلفتها الا انها



لاتحتاج الى ارصفه خاصه بها فيمكنها تفريغ حمولتها بمجرد وصولها الى منطقة المخطاف خارج الميناء لتقوم لنشات قطر بقطر الحمولة المفرغة الى الميناء الا ان هذه السفن لم تحقق الانتشار بعد

- **ويوجد منها نوعين.الاول lash ships**

تكون السفينه مجهزه بفتحه بالمؤخره مزوده بونش حاويات متحرك له قدره على رفع الاوزان الثقيلة حتى ٥٠ طن وتستطيع السفينه شحن ٨٠ صندل او اكثر.

المواصفات :

١. تتميز بالعديد من الأسطح التى لايقطعها قواطيع عرضية حيث تشبه الجارج متعدد الأدوار.
٢. تتصل الأسطح فيما بينها إما بمصاعد او بمنحدرات تتحرك عليها السيارات
٣. قد يوجد مجموع من الأسطح المتحركة لتناسب إرتفاع السيارات المتحركة.
٤. قد يوجد بها فتحة بالمقدم أو المؤخر أو بالإثنين تزود بمعبر قوى تتحرك عليه السيارات محملة بالبضائع
٥. تدخل البضائع السفينة فى وضع أفقى لدلك يسمى هدا بالشحن الأفقى.
٦. تزود السفينة بصهاريج على الجانبين تسمى بصهاريج الإمالة بهدف جعل السفينة فى وضع رأسى معتدل.
٧. تزود السفينة بنظام تهوية دو كفاءة عالية لضمان طرد عادم السيارات.

- **والنوع الاخر منها يسمى نحلة البحر sea bee**

وهي نوع متطور من حاملات الصنادل تتمكن من شحن عدد اقل بحمولات اعلى.

٥. سفن الدحرجة Roll on-Roll-off Ships (RO-RO)



تستخدم في نقل البضائع المحملة على السيارات او الجرارات او المقاطير بحيث يتم ايقافها داخل العنابر وعند الوصل لميناء التفريغ يتم سحبها مباشرة لتخرج الى الطرق البريه ثم لمكان التسليم ...هذا النوع من السفن مزود بفتحات في المؤخرة او المقدمه او كليهما تكون الفتحات متسعه لتسمح بدخول الجرارات وتزود السفن بمصاعد ومزلقانات تتحمل الحمولات العاليه والاوزان الثقيله كما صممت هذه السفن لتحقق وفره في وقت الشحن والتفريغ لكنها لم تثبت جدوى اقتصاديه الا لدى كبرى شركات السيارات

المواصفات :

١. تتميز بالعديد من الأسطح التى لايقطعها قواطيع عرضية حيث تشبه الجارج متعدد الأدوار.
٢. تتصل الأسطح فيما بينها إما بمصاعد او بمنحدرات تتحرك عليها السيارات
٣. قد يوجد مجموع من الأسطح المتحركة لتناسب إرتفاع السيارات المتحركة.

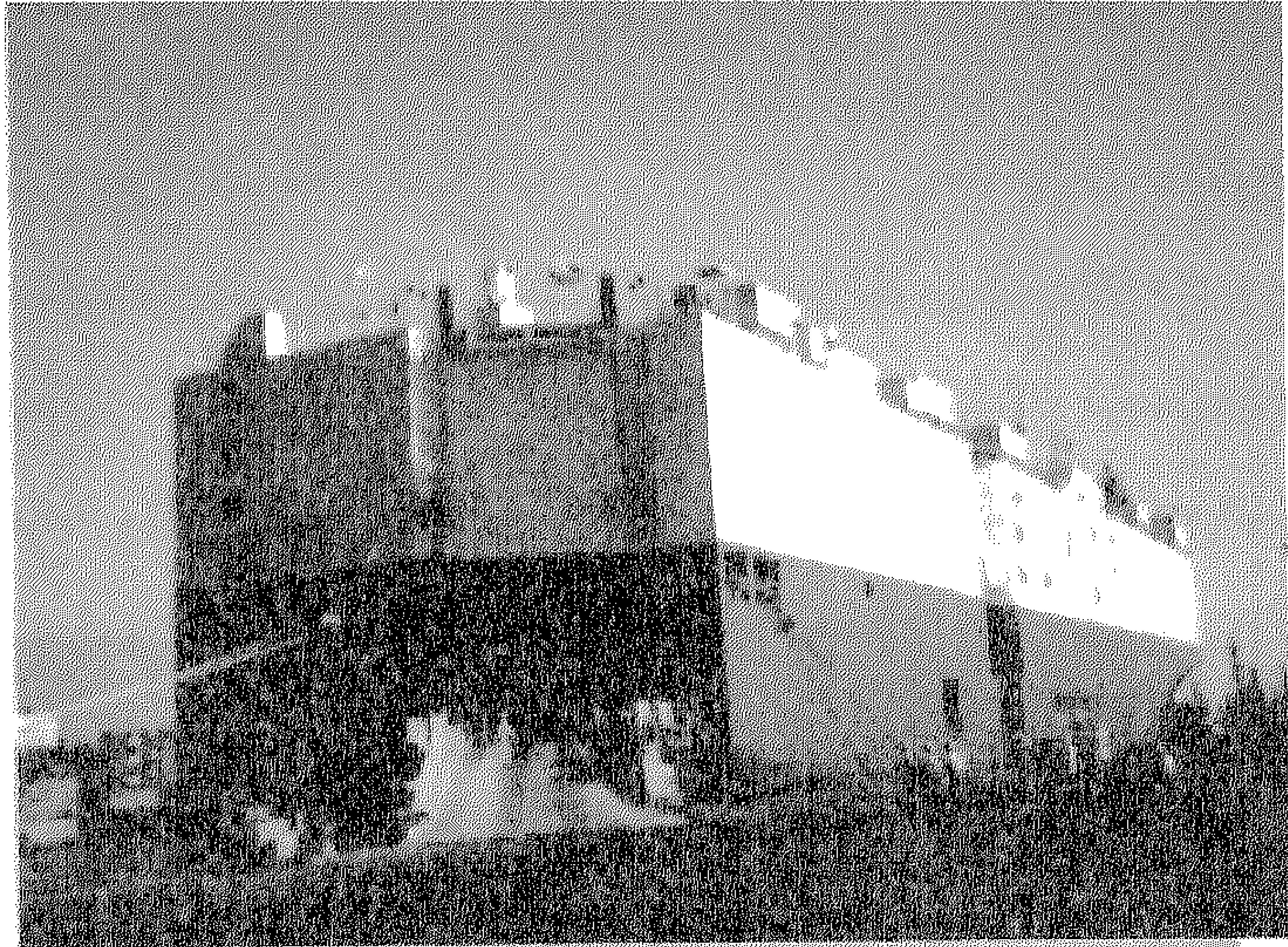
٤. قد يوجد بها فتحة بالمقدم أو المؤخر أو بالإثنين تـزود بمعبـر قـوى تتحرك عليه السيارات محملة بالبضائع من وإلى السفينة

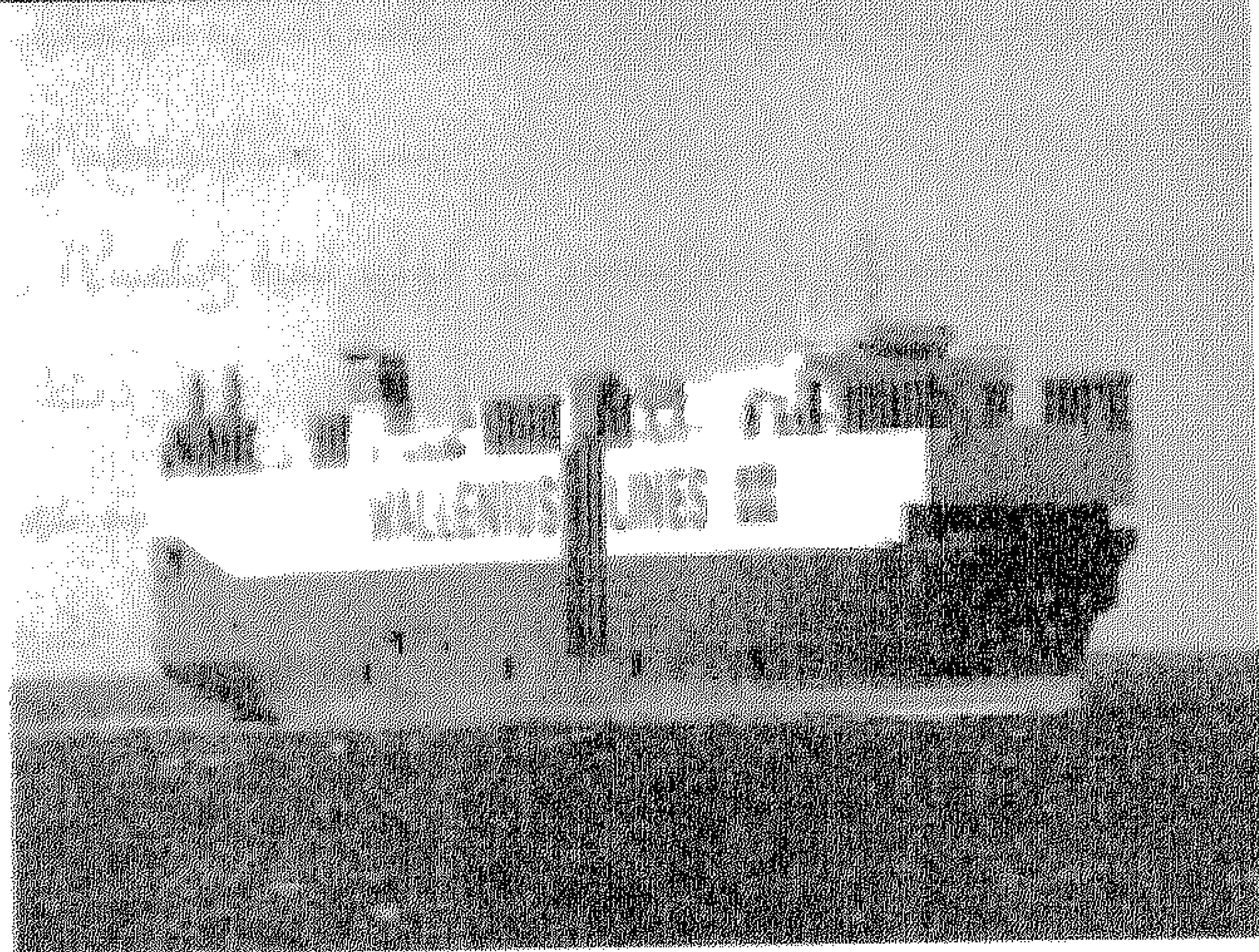
٥. تدخل البضائع السفينة فى وضع أفقى لدلك يسمى هدا بالشحن الأفقى.

٦. تزود السفينة بصهاريج على الجانبين تسمى بصهاريج الإمالـة بهـدف جعل السفينة فى وضع رأسى معتدل بصفة دائمة.

٧. تزود السفينة بنظام تهوية دو كفاءة عالية لضمان طرد عادم السيارات.

٦. سفن نقل السيارات





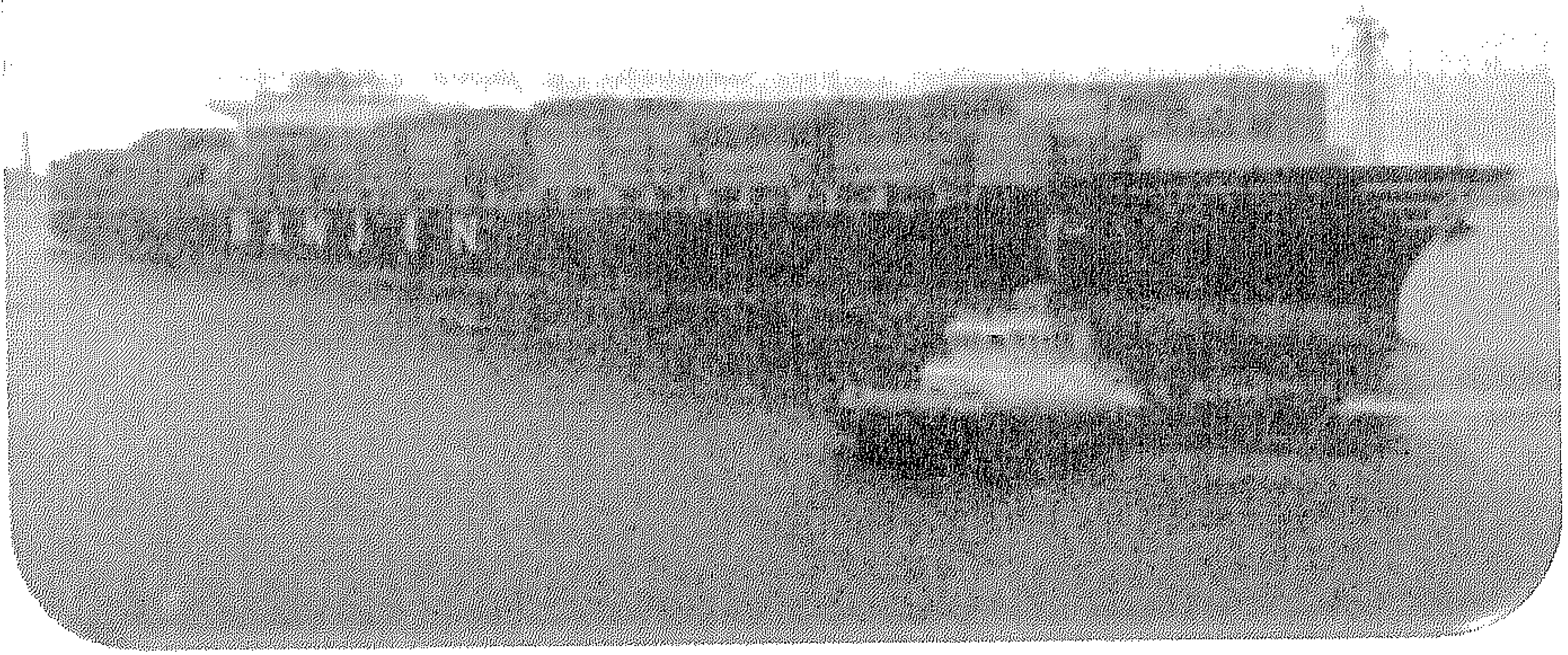
٧. ***سفن نقل الحاويات (الكونتينرات)*** Container ships :

- تعد سفن الحاويات من أكثر السفن انتشارًا في وقتنا الحالي تستخدم لنقل البضائع على شكل حاويات ذات أبعاد محددة لذلك تعتبر سفينة تجارية لنقل كافة أشكال البضائع بين العالم .
- تمتاز بأنها الحل العبقري لعمليات تداول البضائع حول العالم لانها الاقل تكلفه والحاوية عبارة عن صندوق معدني بفتحه جانبيه وتمتاز الحاويات بتعدد أنواعها واحجامها
- تتم عمليه تستيف البضائع داخل الحاويات في اماكن انتاجها ولا تفتح الحاوية الا عند وصولها الى مكان مستوردها وبذلك لا تتعرض البضائع للتلف او السرقة

لكن هناك بعض السفن تتبع قياسات اقل تبعا لظروف خطوطها الملاحية وايضا توجد أنواع متخصصه من الحاويات مثل الثلاجات وحاويات السوائل. وظهر مؤخرا حاويه متخصصة في نقل العصائر

- بدأ استخدام الحاويات فى اواخر القرن العشرين بنقلها على سفن البضائع العامه ثم تطورت ببناء سفن خاصه بها عنابرها عباره خلايا حيث تنزل الحاويه من فتحة العنبر مباشرة الى قاعده تسندها اربع قضبان حديديه هي جزئ من بناء السفينه مخصصين لتصعد او تهبط الحاويه عليهم ويتم انزال الحاويه تلو الاخرى على هذه القضبان اى انها لن تحتاج الى تستيف.





المواصفات

١. تتميز بالسرعات العالية فوق العشرون عقدة
٢. ذات حجم كبير وحمولة كبيرة
٣. لايوجد عليها روافع حيث تعتمد على روافع الميناء
٤. لايوجد بها أسطح بينية
٥. يمكنها شحن أعداد كبيرة من الحاويات على السطح
٦. يوجد بها العديد من صهاريج الصابورة التى تزود السفينة بالإتزان اللازم
٧. تزود بمعدات تربيط وتثبيت للحاويات تمنعها من التحرك أثناء تمايل السفينة نتيجة الأمواج

٨. بعض السفن الكبيرة منه مزودة بخلايا تساعد على سرعة الشحن وتقلل من وجود معدات التربيط

٩. غالبا ماتعمل هذه السفن على خطوط منتظمة أى بين موانى ثابتة فـــى مواعيد محددة مسبقا

٨. ***حاملات الصب الجاف*** Bulk cargo ships





مخصصه لنقل البضائع دون تعبئه او تستيف تقوم بـــشحن المـــواد الخام الثقيله او الحبوب او السكر وما يشابه .. وغالبا ما تتكون من سطع واحد او سطحين ولا تحتاج لتهويه كهربائيه ويراعـــى فـــي تصميمها سهولة عمليات الشحن والتفريغ لذا غالبا ما تكون غرفـــة الماكينات في المؤخرة حتى تتيح فراغا ممتدا للبضائع وتقسم طوليا

الى عنابر متسعه وتغطى العنابر بغطائات من الفولاذ ويمتد القاع المزدوج بطول السفينه من المقدمة وحتى المؤخرة ويكون مرتفعا في السفن التي تحمل الخامات الثقيلة ذات الكثافة العاليه وذلك لرفع مركز ثقل السفينه للوصول لاتزان آمن ويمكن ملئ القاع المزدوج بماء الصابوره في الرعلات الفارغه للحفاظ على اتزان السفينه اما في السفن التي تحمل بضائع ذات كثافه اقل كالحبوب لا يلزم الامر بناء قاع مزدوج مرتفع ولكن تزود الجوانب من اعلى بفناطيس جانبيه تسهل تفريغ البضاعه بالشفط او الجرف الالي كما يجوز استخدامها لما الصابوره .

المواصفات :

١- تتراوح حمولتها بين ١٥٠٠٠ – ٢٠٠٠٠٠ طن

٢- لايوجد بها اسطح بينية

٣- تقع الإنشاءات فى مؤخرة السفينة

٤- لها فتحات عنابر كبيرة نسبيا لتساعد على سرعة وسهولة التفريغ

٥- بعض هذه السفن تزود بروافع ذات قدرة رفع ٢٥ طن والتى يمكن تزويدها بكباشات للتفريغ

٦- تصمم اجناب العنابر بحيث تكون جدرانها منزلقة للداخل عند اسفل العنابر حتى تتدحرج البضائع جهة منتصف العنبر وبذلك يتمكن الكباش من تفريغها

٧- تتعرض هذه السفن نظرا لطولها لإجهادات طولية شديدة فى البحر المضطرب

وتقسم هذه السفن الى فئات كما يلى :

أ- الحجم الصغير والمتوسط الذى يمكنه ارتياد معظم الموانى والمرور من كل القنوات (Handy Size)

ب- الحجم أكبر من الصغير والذى لايتجاوز عرض السفينة ٣٢,٢ مترا وبذلك يمكن للسفينة عبور قناة بنما ويطلق على هذا الحجم (Panamax)

ت- الحجم الأكبر والذى يسمح غاطس السفينه فيه بعبور قناة السويس ويسمى (Suesmax)

ث- الحجم الكبير جدا والذى لايمكنه عبور قناة السويس ويسمى (Capesize)

٩. ***ناقلات البترول*** Tankers

تستخدم في شحن ونقل السوائل البتروليه واي سوائل اخرى وقد تم تصميمها لشحن السوائل البتروليه الى خزاناتها مباشرة عن طريق خطوط انابيب السفينه كما ان احجامها عملاقه فبعض هذه السفن تصل حمولتها الى النصف مليون طن او اكثر وتتميز هذه الناقلات بوجود غرفة المحركات بمؤخرة السفينه وفوقها قمرات الطاقم بحيث يصبح فراغ البضاعة ممتد وغير منفصل ويتم تقسيم هذا القاغ بعدة قواطيع طوليه وعرضيه الى صهاريج متعدده وتفصل بين الصهاريج وغرفة الماكينات غرفه فارغه يبلغ طولها ١٥٠ سم لمنع تسريب حرارة غرفة المحركات للسوائل المشحونة .

- ومن جه اخرى تقسم عنابر السفينة عرضيا بقاطوعين طوليين من الامام الى الخلف بحيث يقسم كل صهريج الى ثلاث اجزاء محكمه ومانعه لمرور السوائل فيما بينها .

- ويجوز في بعض الناقلات ان تكون صهاريج المنتصف متسعه بحيث تحمل كل الحموله بينما تستخدم صهاريج الاجناب لمــاء الصابوره في رحلة العوده

يطلق لفظ ناقلة على كل سفينة تقوم بنقل السوائل

الوصف العام :

١ - تتراوح حمولتها مابين ١٠٠٠ الى نصف مليون طن

٢ - يقسم البدن الى العديد من الصهاريج وذلك بواســطة عــدد ٢ قــاطوع طولى والعديد من القواطيع العرضية

٣ - غالبا ماتكون الصهاريج الجانبية أصغر من الصهاريج التى فى المنتصف

٤ - تزود الناقلة بعدد ٢ رافعة وذلك بهدف رفع خرطوم الشحن وتثبيته فى خطوط شحن السفينة

٥ - تزود السفينة بمضخات ذات قدرة عالية لتفريغ شحنة السفينة من السوائل

٦ - تزود الصهاريج بفتحات صغيرة تكفى لمرور الأشخاص للقيام بعمليات الإصلاح والصيانة اللازمة داخل الصهاريج

٧ - تزود الصهاريج بأجهزة قياس لقياس درجة حرارة الــسائل وأخــرى لقياس إرتفاع الفراغ أعلى سطح السائل حتى يمكن معرفة كمية السائل المشحون

٨ - تزود الصهاريج بماكينات للغسيل لتنظيف الصهاريج بعد كل شحنة وقد يستعمل ماء البحر لذلك، أما اذا استخدم خام البترول فى الغسيل فيسمى هذا النظام (الغسيل بخام البترول) Crude Oil Washing (COW)

٩- قد تخصص بعض الصهاريج لملئها بماء الصابورة ولذاك فهى لاتتصل بطوط شحن البترول وفى هذه الحالة تسمى بصهاريج الصابورة المعزول Segregated Ballast Tanks (SBT)

١٠- حديثا أصبحت الناقلات تزود بما يعرف باسم "نظام الغاز الخامل" Inert Gas System (IGS) والذى يعمل على ملأ الصهاريج بالغاز الخامل أثناء التفريغ بدلا من الهواء الذى قد يساعد على حدوث الحرائق

١١- يخصص عدد ٢ صهاريج جهة مؤخرة الناقلة وذلك لكى يخزن بها ماء الغسيل الذى يكون غالبا ملوثا بالزيوت البترولية وتسمى صهاريج القاذورات Slop Tanks وذلك لتفادى القاء هذه المياه الملوثة فى البحر

١٢- تتصل صهاريج الشحنة فيما بينها بشبكة من المواسير تمتد بطول السفينة عند قاع السفينة تسمى " خطوط القاع " Bottom Lines كما تتصل عرضيا بمواسير تسمى خطوط القاع العرضيى Cross-over Lines، وبذلك يمكن ملأ او تفريغ اى صهريج عن طريق أى من خطوط القاع الطولية وخطوط القاع العرضية

١٣- تمتد بعض خطوط المواسير عرضيا على سطح السفينة من جانب أيمن وحتى جانب أيسر وتسمى بخطوط الشحن Manifolds والتى توصل بها خطوط الشحن او التفريغ الموجودة على البر

١٤- كما يمتد طوليا على سطح السفينة خطوط من المواسير تسمى بخطوط السطح Deck Lines والتى يتصل كل منها بأحد خطوط الشحن Manifolds

١٥- يتصل كل من خطوط السطح بما يقابله من خطوط القاع الطولية بخط مواسير رأسى يمر خلال سطح الناقلة وتسمى هذه الخطوط الرأسية " المساقط " Drops

١٦- تتصل كل من خطوط السطح وخطوط القاع بمضخات السفينة التى توجد فى حيز خاص يسمى غرفة الطلمبات

١٧- الخطوط الرأسية التى تصل بين المضخات وخطوط السطح تسمى " الروافع " Risers

١٨- يركب العديد من البلوف (الصمامات) Valves على جميع خطوط المواسير وفى العديد من الأماكن وذلك للتحكم فى مسار السائل المشحون او المفرغ

شحن الناقلة Loading Operation

١- يتم وصل خطوط الشحن البرية Shore Lines بخطوط شحن السفينة Manifolds

٢- يمر السائل من البر الى خطوط شحن السفينة ومنها الى خطوط السطح ثم عن طريق المساقط رأسيا لأسفل الى خطوط القاع العرضية ثم عن طريق خطوط القاع العرضية يتم توجيه السائل الى الصهاريج المخصصة للشحن

٣- يتم التحكم فى مسار السائل عن طريق مجموع البلوف ا(لصمامات)

٤- بواسطة أجهزة القياس المركبة على كل صهريج يتم متابعة ارتفاع السائل فى كل صهريج مع مراعاة ان لايزيد ارتفاع السائل فى اى صهريج عن ٩٨ %.

٥- يسمح بخروج الهواء او الغاز الخامل من الصهاريج عن طريق ماسورة خاصة ترتفع فوق السطح بمسافة كافية بحيث تسمح للأبخرة البترولية بالتشتت بعيدا عن سطح الناقلة

٦- يتم الشحن فى البداية بمعدلات قليلة حتى يتم التأكد من السائل يصل الى الصهاريج المخصصة للشحن وانه لايوجد هناك اى تسريب ينتج عنه تلوث ثم يزداد معدل الشحن بعد ذلك

٧- عند المراحل النهائية لعملية الشحن تخفض المعدلات مرة أخرى حتى لايحدث تسرب للبترول مسببا تلوث البحار

٨- يجب ان تم عملية الشحن تحت مراقبة جيدة وتنظيم دقيق بين محطة الشحن على البر وطاقم الناقلة وذلك عن طريق استخدام اجهزة اتصال محمولة لتفادى حدوث اى تلوث.

تفريغ الناقلة Loading Operation

١- يتم وصل خطوط الشحن البرية Shore Lines بخطوط شحن السفينة Manifolds .

٢- يتم تجهيز طلمبات السفينة استعدادا للتفريغ

٣- يتم ترتيب خطوط السفينة طبقا للصهاريج التى سوف يتم تفريغها أولا وذلك باستعمال مجموعة البلوف

٤- يتم توصيل المضخات بخطوط القاع الطولية حيث تبدأ المضخات فى سحب السائل من الصهاريج عن طريق خطوط القاع العرضية ومنها الى خطوط القاع الى المضخات ومنها عبر خطوط الروافع الى خطوط السطح ثم الى خطوط الشحن على السفينة ومنه الى خطوط البر حيث يتم استقبال السائل المفرغ فى صهاريج ضخمة على البر

٥- يتم تشغيل نظام الغاز الخامل حتى يملأ الفراغ اعلى السائل المفرغ بالغاز الخامل بدلا من الهواء

٦- اذا كانت السفينة تقوم بتفريغ خام البترول فيتم تشغيل ماكينات الغسيل بخام البترول بحيث تتم عملية غسيل الصهاريج جنبا الى جنب مع عملية التفريغ

٧- يتم التفريغ بمعدلات بسيطة عند بدء التفريغ بحيث يتم التأكد من ان السائل يتم تفريغه من الصهاريج المخصصة للتفريغ اولا وانه ليس هناك اى تسريب ينتج عن تلوث للبحر.

٨- يتم زيادة معدلات التفريغ حتى قرب الإنتهاء ثم يخفض مرة ثانيـــة حيــث انخفض مستوى السائل بالصهريج.

أنواع الناقلات TYPES OF TANKERS

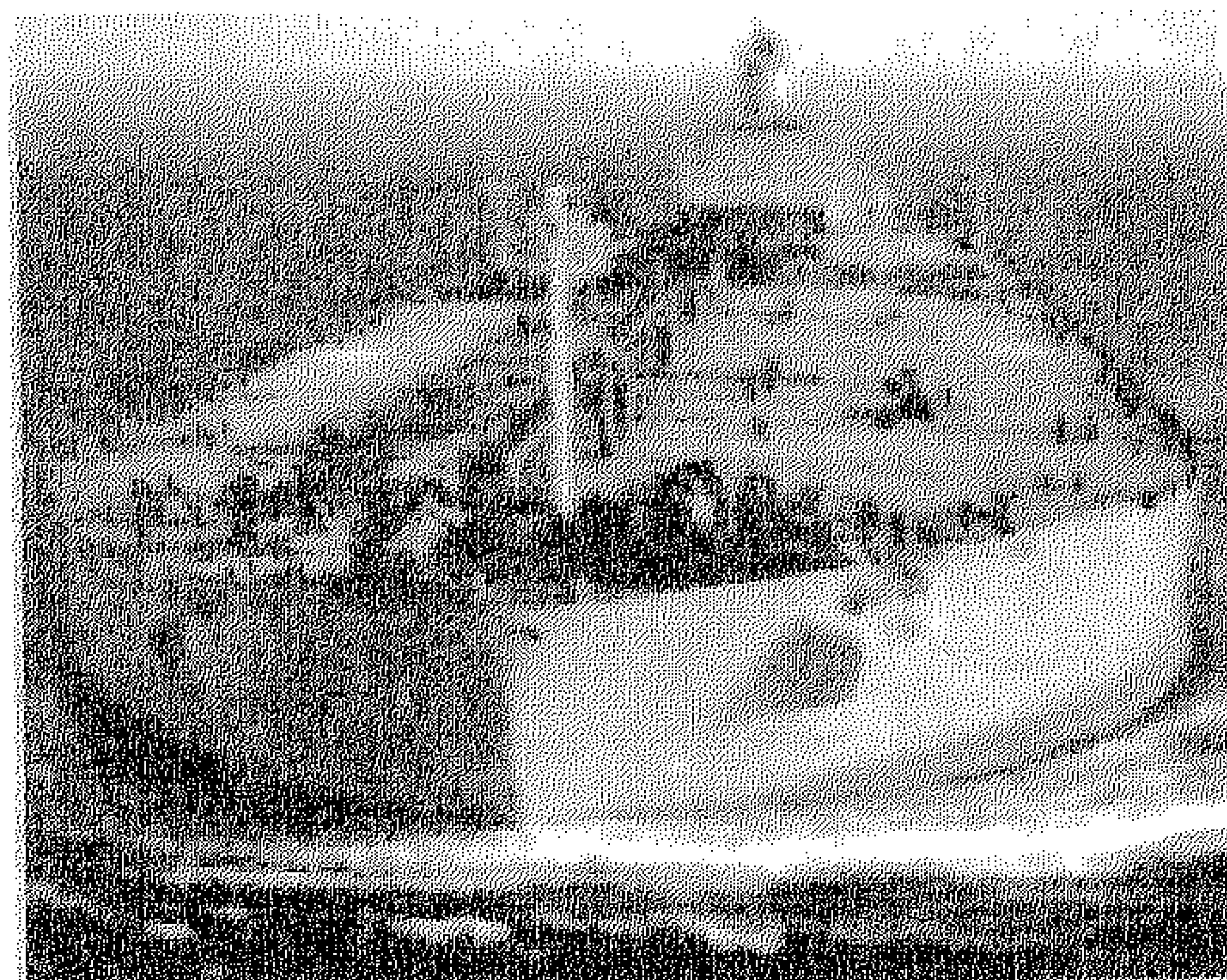
بعض الناقلات تخصص لشحن المنتجات البترولية مثــل الجــازولين والسولار والنفتا وتتراوح حمولة هذه السفن مابين ١٥٠٠٠ الى ٥٠٠٠٠ طــن وتسمى بناقلة منتجات نظيفة أو ناقلة منتجات بترولية.

ولكن السفن التى تقوم بنقل خام البترول فتراوح حمولتها بــين ٥٠٠٠٠ الى نصف مليون طن وتقسم الى :

أ – صغيرة وتسمى بناقلات خام البترول

ب- اذا زادت حمولة السفينة عن ١٢٠الف تسمى بناقلة خام ضخمة جــدا " Very Large Crude Carrier.

ج- اذا زادت حمولة السفينة لدرجة أكبر سميت بناقلة خام بترول عملاقة Ultra Large Crude Carrier .





١٠. ***الناقلات المشتركة*** (Ore-Bulk-Oil Carriers (OBO)) :

- يمكنها شحن الخامات والصب والزيوت .
- ينتج من امتزاج ناقلات الصب الجاف والصب السائل هذا النوع من الناقلات والهدف من ذلك تحقيق أكبر قدر من الاستفاده من تشغيل هذه الناقلات والاختلاف بينها وبين سفن الصب هو ان السطح الخارجي للبدن مزود من الجوانب .

المواصفات :

١- هذا النوع مشتق من سفن البضائع الصب الجافة.

٢- تتراوح حمولتها من ٧٠٠٠٠ – ٢٠٠٠٠٠ طن.

٣- مصممة لكى تنقل خامات المعادن أو الحبوب أو البترول ومنتجاته .

٤- تصمم عنابرها بحيث تتصل بشبكة من المواسير يمكن عن طريقها تفريغ الشحنات السائلة (البترول ومنتجاته).

٥- تزود العنابر بماكينات غسيل حتى يمكن غسل هذه العنابر بعد تفريغ شحنات البترول.

٦- لايوجد عليها روافع ولكنها تعتمد على تسهيلات الموانى فى الشحن والتفريغ.

١١. ***ناقلات الغاز البترولى المسال*** Liquefied petroleum gas

وهو غاز من منتجات الغازات البترولية ويستخدم بشكل واسع فى صناعة البتروكيماويات وينقل مبرد وتحت ضغط مثل غاز البوتين والبروبان وغاز الاثيلين .



تصمم هذه السفن لنقل الغازات المسالة وحتى تبقى هذه الغـــازات فـــى حالة سائلة فإنه يجب نقلها تحت ضغط أو مبردة حتى درجة أقل قليلا من درجة الغليان.

تنقل هذه الناقلات الغازات البترولية المسالة عند درجات حرارة تتروواح بين – ٤٥ الى – ٧٠ درجة ما تحت الضغط وهى غير موجودة حاليـــا وإمـــا تحت الضغط والتبريد معا حتى تحافظ على الغازات فى صورتها السائلة طوال رحلة النقل ولذلك يجب ان تكون الصهاريج قوية حتى تتحمل الـــضغط العـــالى الذى يتعرض له للسائل لكى يبقى فى صورة سائلة بالإضافة الى وجود نظـــام خاص بالتبريد يجمع الأبخرة المتصاعدة من السائل المشحون ويعيـــد تكثيفهـــا بالتبريد وإعادتها الى الصهاريج مرة أخرى.

والنوع الثالث من هذ السفن وهو الأكثر شيوعا فى السفن التـــى تنقـــل الغازات تحت التبريد فقط ولذلك يجب ان تزود هذه السفن بانظمة تبريد عاليـــة الكفاءة جدا حيث تجمع الأبخرة المتصاعدة من السائل ويعاد تكثيفها واعادتهـــا مرة ثانية الى الصهاريج.

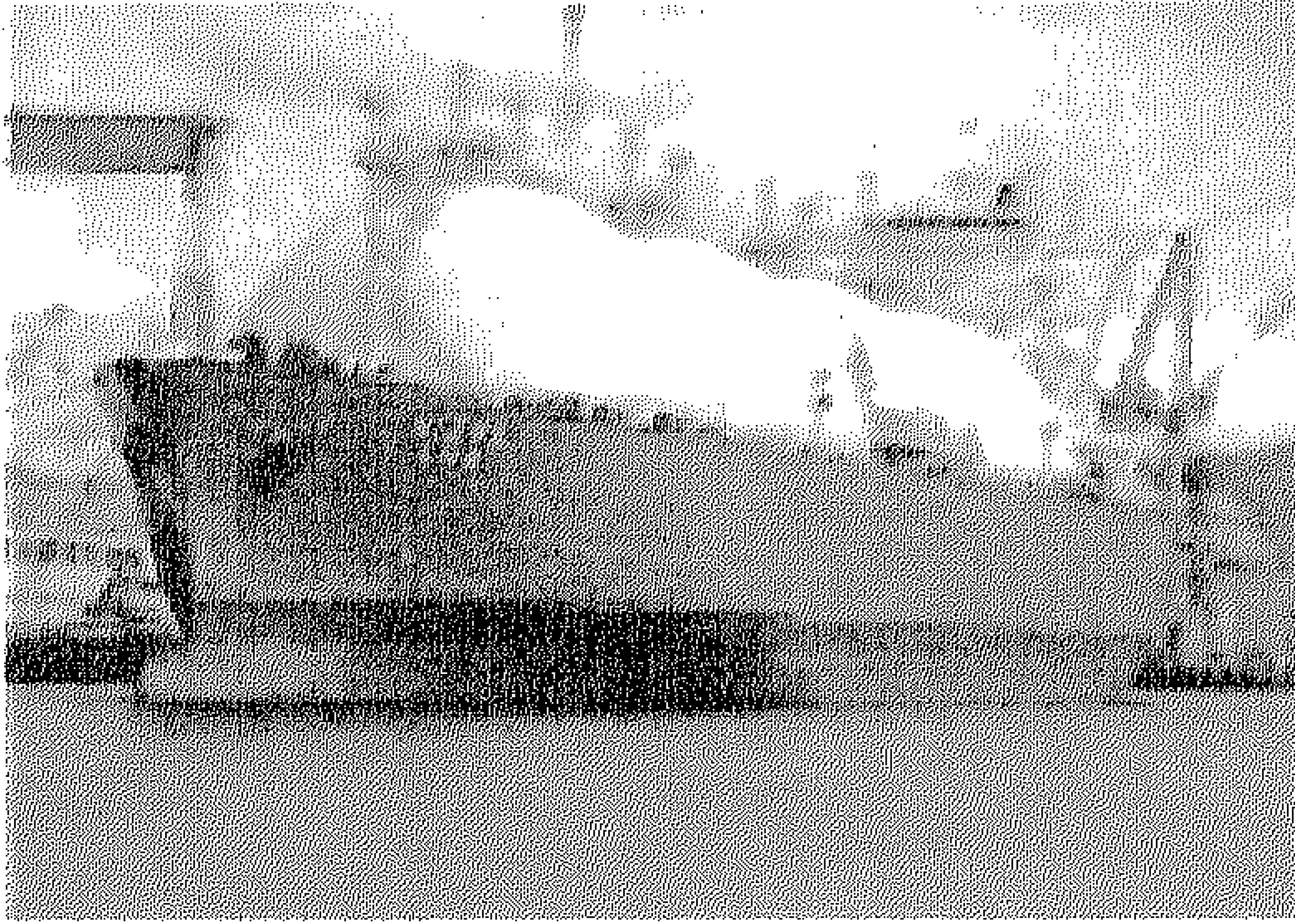
وفى الأنواع الثلاثة السابقة يجب ان تغلف الصهاريج بمادة عازلة حتى تحافظ على برودة السائل المنقول كما تزود هذه الصهاريج باجهزة قياس درجة الحرارة وبعض التجهيزات الأخرى التى تناسب هذا النوع مـــن النقـــل والتـــى

تساعد أيضا على عمليات الشحن والتفريغ من حيث تبريد الصهاريج لإستقبال السوائل الشديدة البرودة والتعامل مع الأبخرة المتصاعدة منه خلال التبريد. وتحاط الصهاريج بفراغات عند الأجناب .

وهناك نوعان رئيسيان من الغازات المسالة المنقولة وهما :

- الغاز البترولى المسال Liquefied Petroleum Gas
- الغاز الطبيعى المسال Natural Liquefied Gas

١٢. ***ناقلات غاز طبيعى مسال*** Liquefied natural gas



وهو الغاز المستخرج من حقول الغاز(دون معالجة) وينقل تحت ضغط وتبريد فى صهاريج خاصة.

تنقل هذه الناقلات الغازات الطبيعية المسالة عند درجات حرارة تتروواح بين – ١٦٢ درجة وهى تشحن عند نفس درجة الحرارة ونظرا لشدة انخفاض درجة الحرارة فانه لايمكن التصرف مع الأبخرة المتصاعدة من السائل سواء بالحفاظ عليها تحت الضغط أو باعادة تكثيفها بالتبريد فلذلك يتم تجميعها واستخدامها كوقود للسفينة .

ولكن يبقى أن يبطن بدن الصهاريج وخطوط الشحن بنوع من السبيكة المعدنية التى يمكنها مقاومة برودة السائل الشديدة كما تصنع المضخات من معدن خاص لنفس الغرض وتوضع هذه المضخات فى قاع كل صهريج

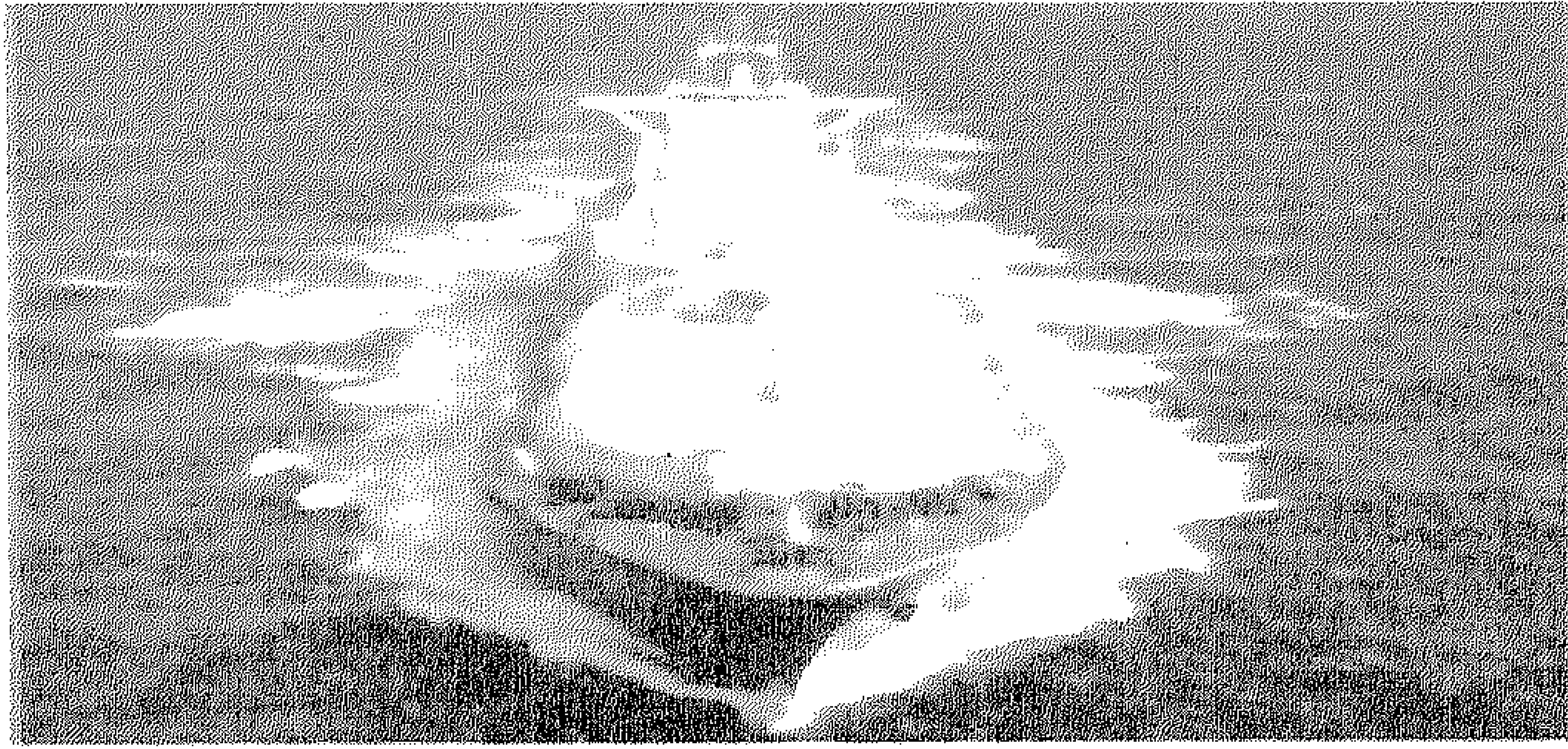
فى نهاية التفريغ يترك جزء من السائل يستعمل فى تبريد الخطوط والصهاريج قبل رحلة الشحن التالية والتى يجب تبريدها حتى حوالى - ١٢٠ درجة قبل ان يسمح بملئها بالشحنة الجديدة

هذا النوع من الناقلات يتميز بتجهيزات خاصة جدا لتلافى خطورة هذا الغاز السريع الإشتعال والذى يشحن وينقل عند درجات حرارة منخفضة جدا. منها إحاطة صهاريج الشحنة بصهاريج مياه صابورة من جميع الإتجاهات ولايسمح بالهواء اطلاقا بالتسرب الى الصهاريج .

- **تطور ناقلات الغاز الطبيعي:**

إن أحدث ناقلات الغاز الطبيعي تم بنائها عن طريق دولة قطر وهما نوعان:

١- **Q Flex** : وتصل حمولتها الى ٢١٥ الف م٣

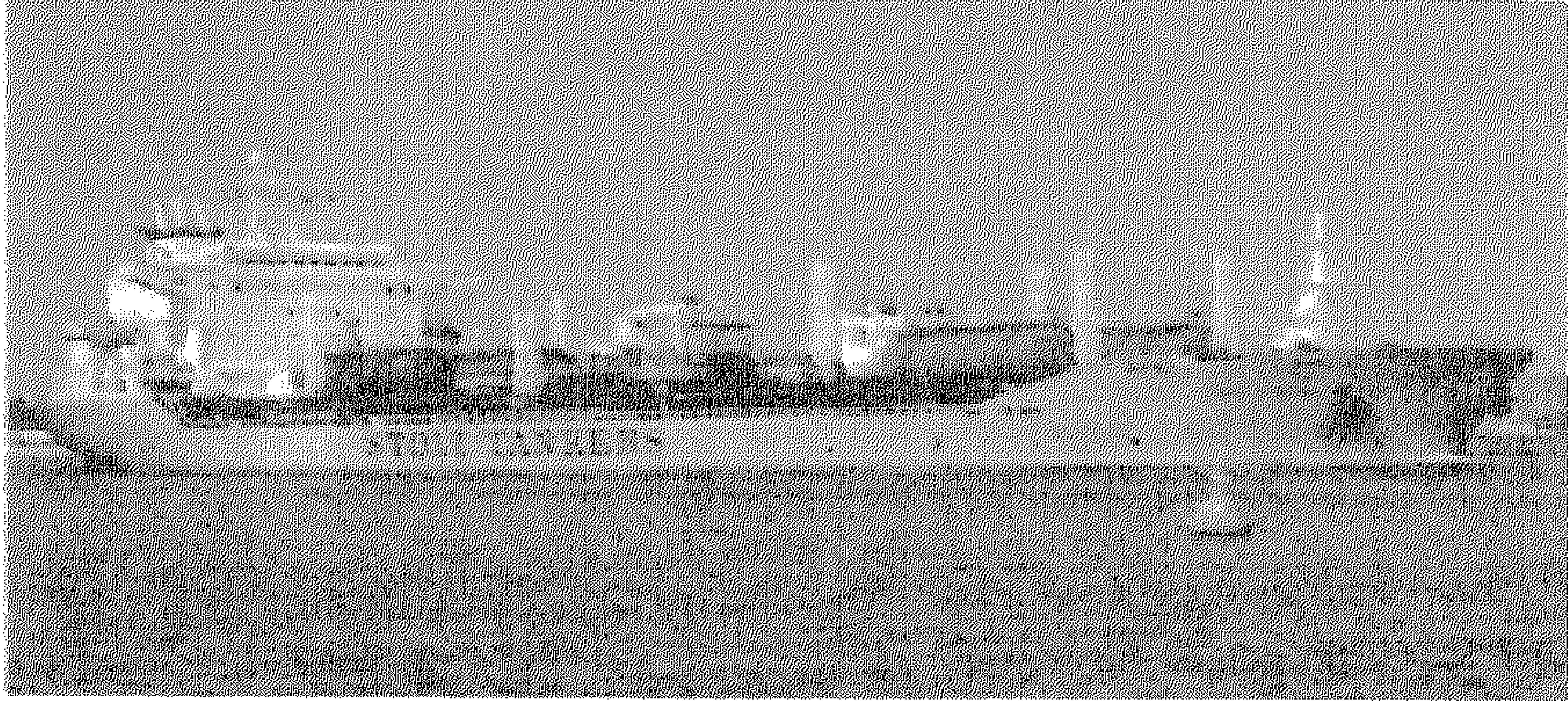


٢- **Q Max** : وتصل حمولتها الى ٢٦٠ الف م٣

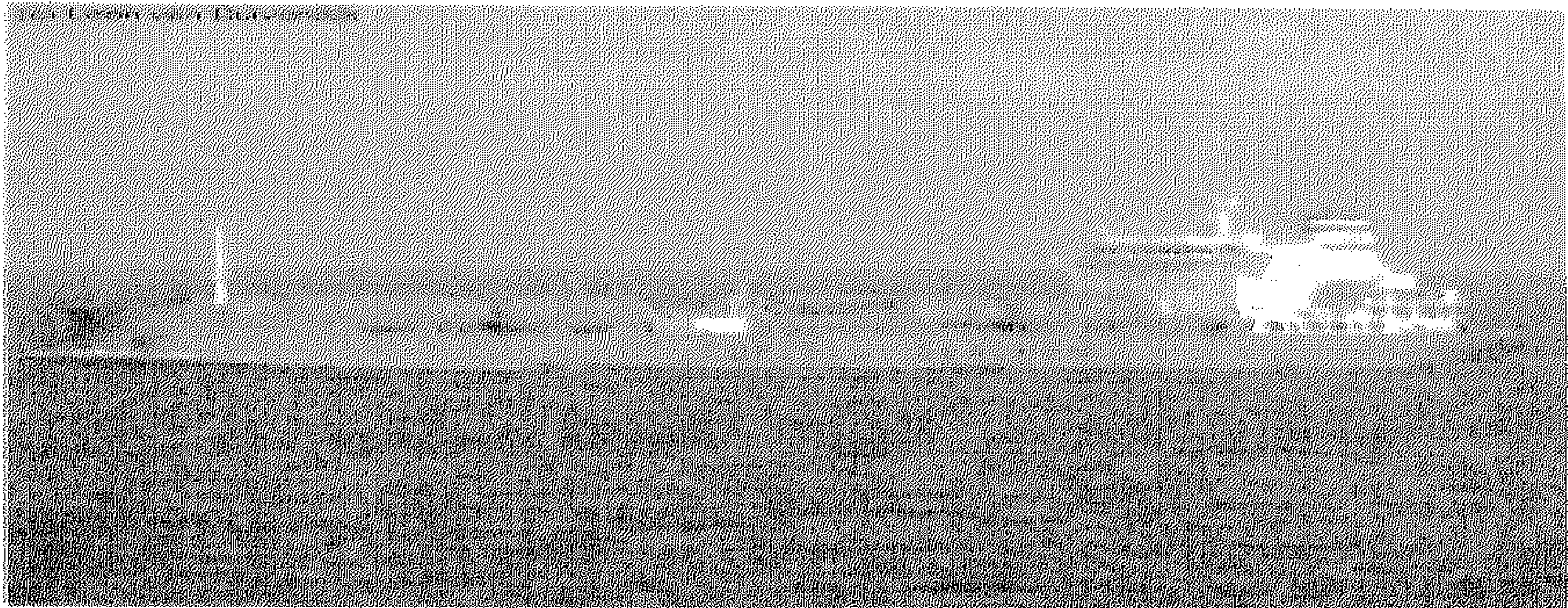


١٣. **سفن نقل الكيماويات** Chemical Tankers :

تخصص لشحن الكيماويات وهى سفن متخصصة جدا فى هـذا المجال نظرا لخطورة هذه المواد التى هى فى معظمها أحماض أو قلويات شديدة التركيز والتى تشكل خطورة شديدة على بـدن الناقلة او الطاقم او البيئة وهى ذات طبيعة خاصـة وتـصميم خاص للتغلب على خطورة هذه الشحنات .



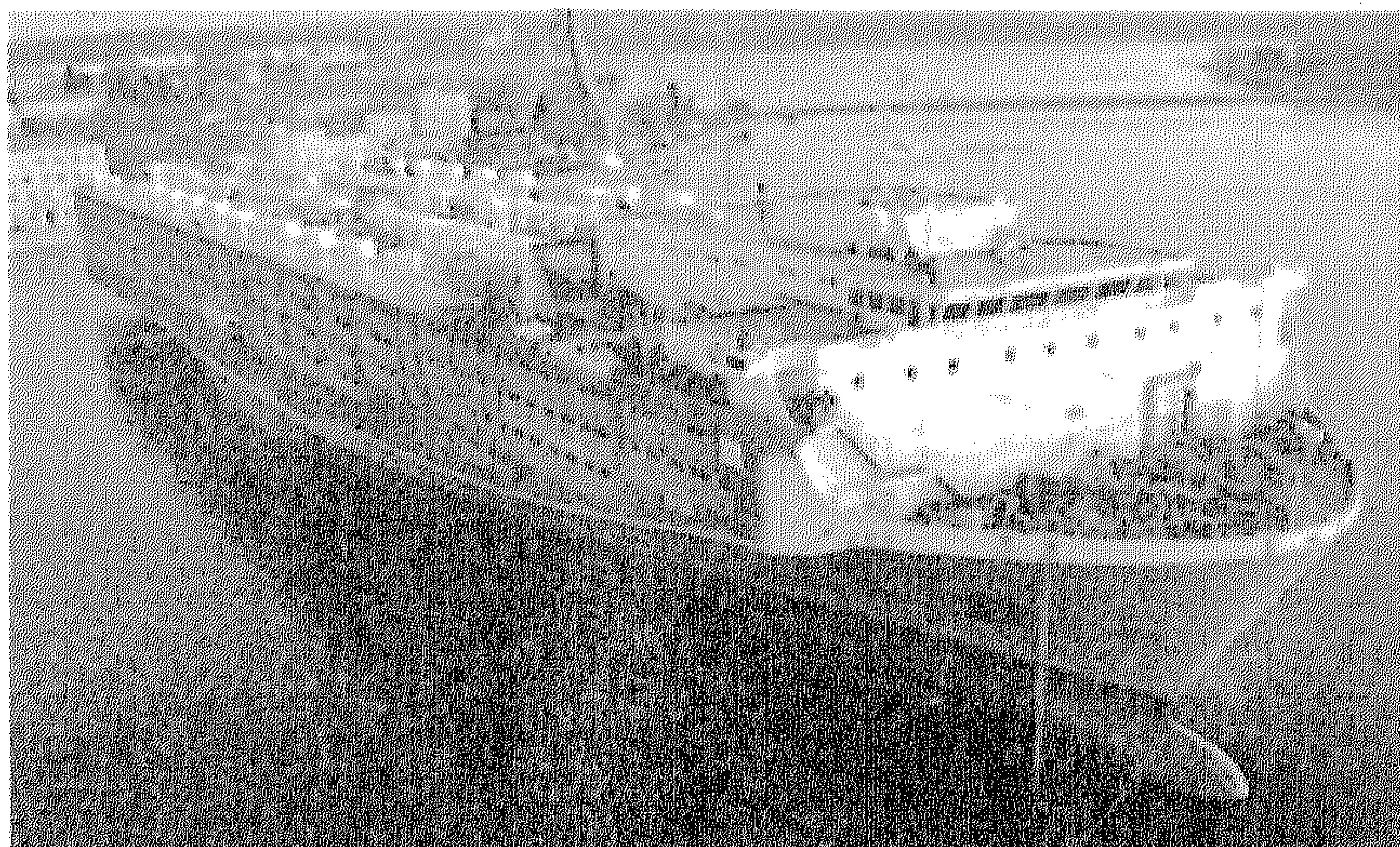
Chemical Carrier with Edible Oil Tanks on Deck

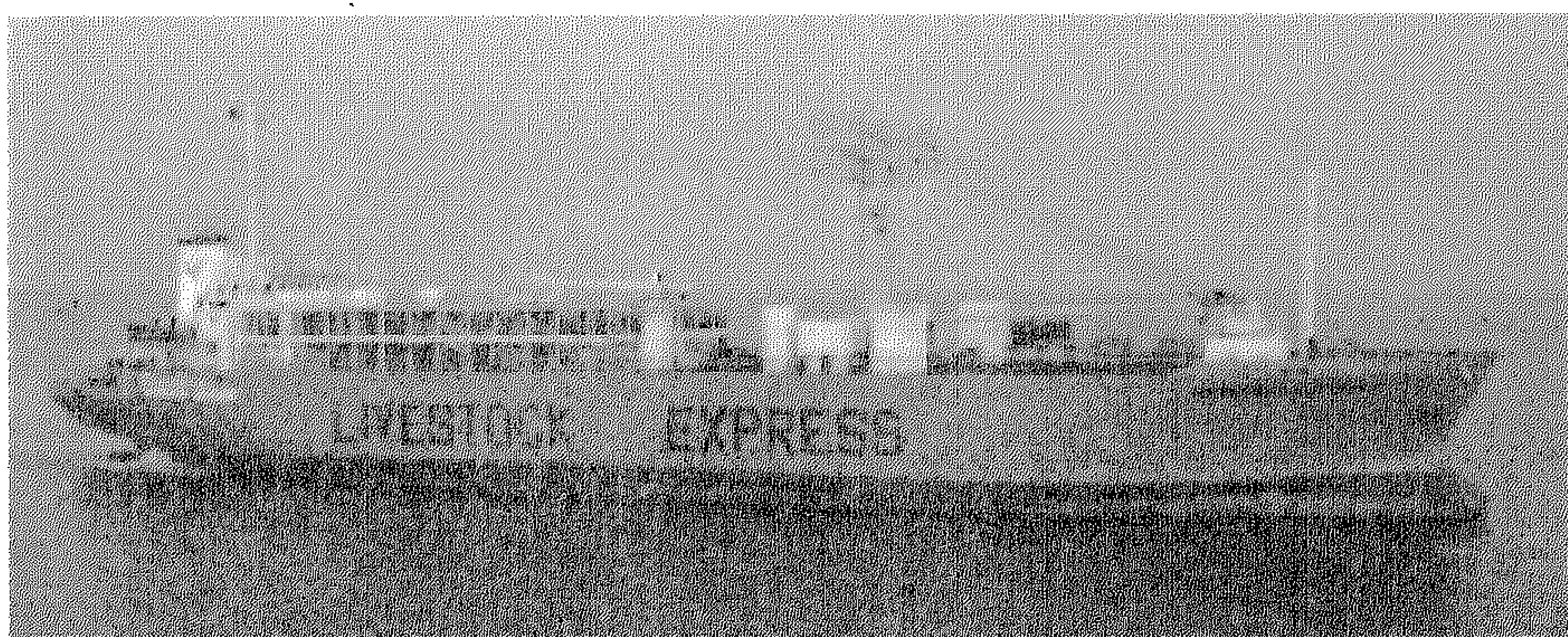


6 Edible Tanks on Deck

١٤. *سفن نقل الحيوانات الحية* Live Stick Carriers :

وهى مصممة لنقل الحيوانات الحية ومقسمة الى خلايا توضع بها الحيوانات ومجهزة بالتهوية والاضاءة والمياه والاكل ووسائل النظافة والكشف على الحيوانات اثناء الرحلة وتختلف سفن نقل الخيول والجمال والابقار عن السفن ناقلة الاغنام بالنسبة لسعة وارتفاع الخلايا .



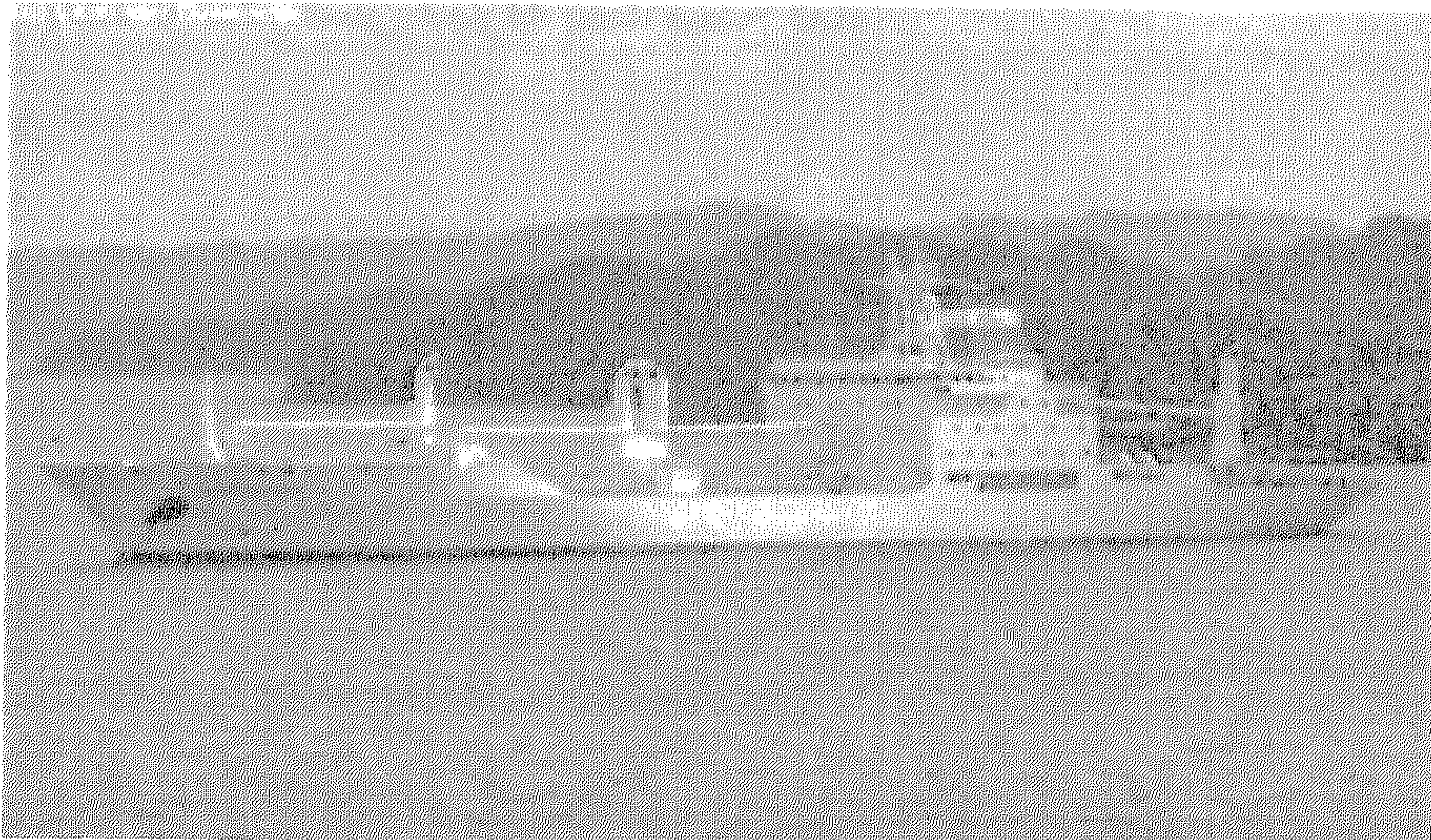


سفن الثلاجات Refrigerator ships

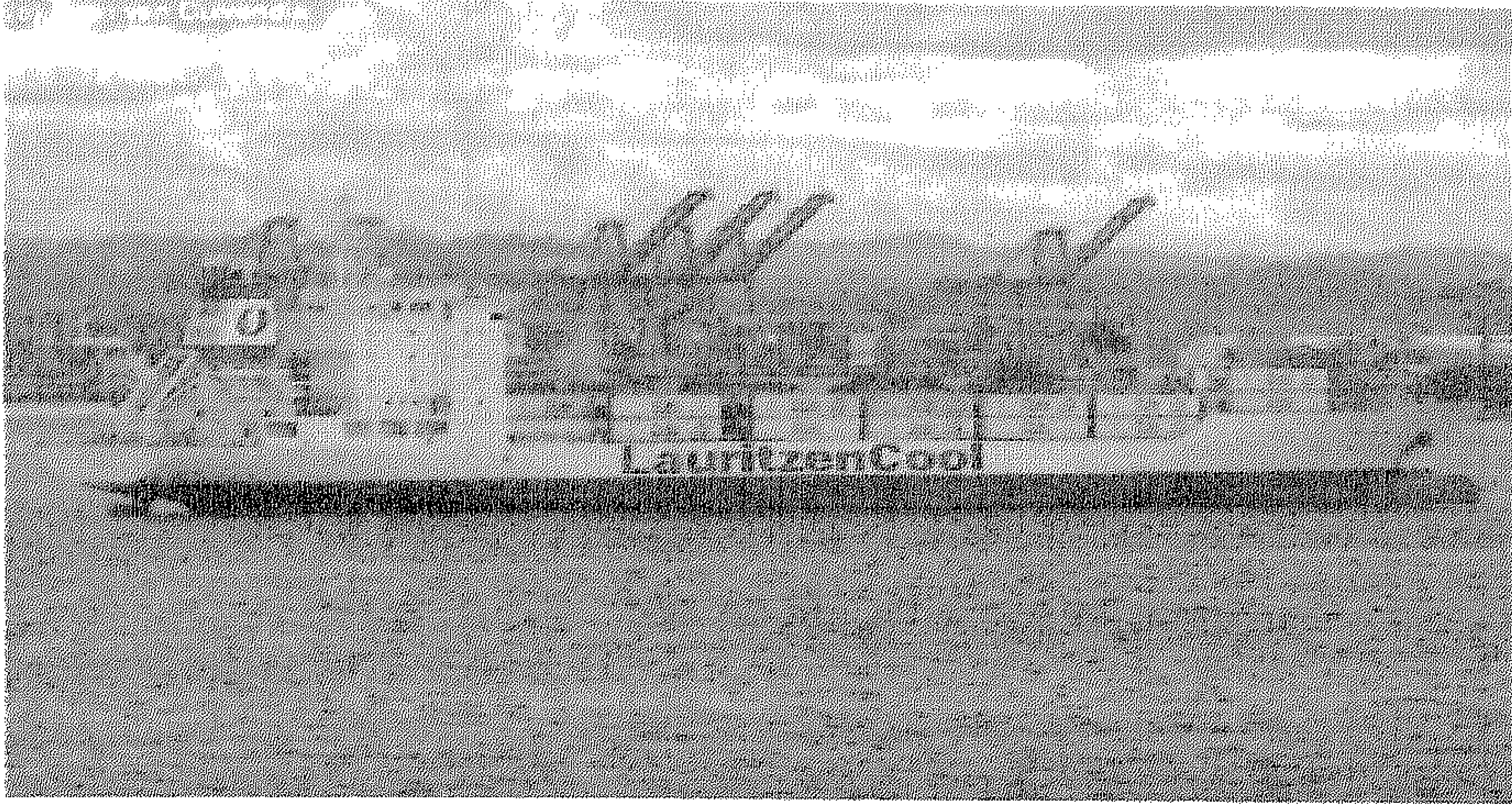
وهى مخصصة لنقل البضائع السريعة العطب والتي تستلزم درجة تبريد معينة خلال الرحلة البحرية مثل الفواكه والخضراوات واللحوم والاسماك ومشتقات الالبان وهذه السفن مزودة بآلات تبريد وعنابر ذات حوائط ممهدة بمواد عازلة وتتفاوت درجة التبريد حسب نوع البضاعة.

خصائص سفن الثلاجة:

- تشبه سفن البضائع العامة (السفن التقليدية)
- ينقسم البدن الى العديد بواسطة العديد من القواطيع العرضية والأسطح البينية حيث يمكن التحكم فى درجة حرارة كل قسم طبقا لنوع الشحنة الموجودة به
- يتم عزل فراغات الشحنة من جميع الأجناب والسقف والأرضية بمواد عازلة حتى تحافظ على درجات الحرارة بداخلها
- تتميز فتحات العنابر بصغر حجمها كى تحافظ على درجات الحرارة بداخل العنابر
- يدهن البدن الخارجى للسفينة بألوان فاتحة ليعكس أشعة الشمس .
- تمتاز بالسرعات العالية حيث تحمل شحنات سريعة التلف.



Reefer Ship with White Hull



Deck Cargo Of Reefer Containers

١٦. ***سفن الرافعات الثقيلة*** (Heavy Lift Ships)

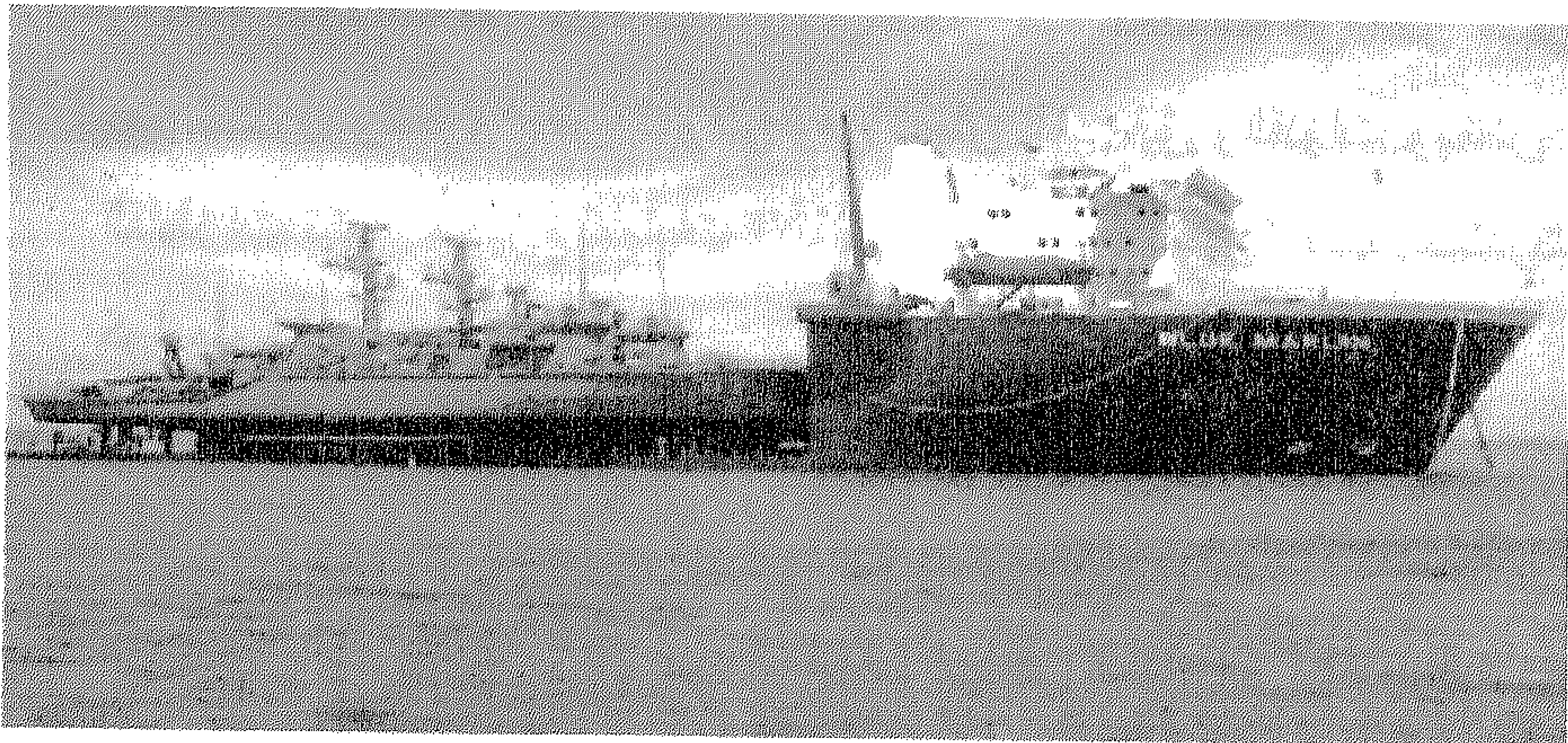
وهذا النوع من السفن تصمم كما لو كانت سفن عادية الا أنها مــزودة بآلة رفع لها القدرة على رفع مئات الأطنان وتستخدم هذه السفن في عمليات الأنقاذ أو لدفع السفن الغارقة تحت سطح الماء.

المواصفات:

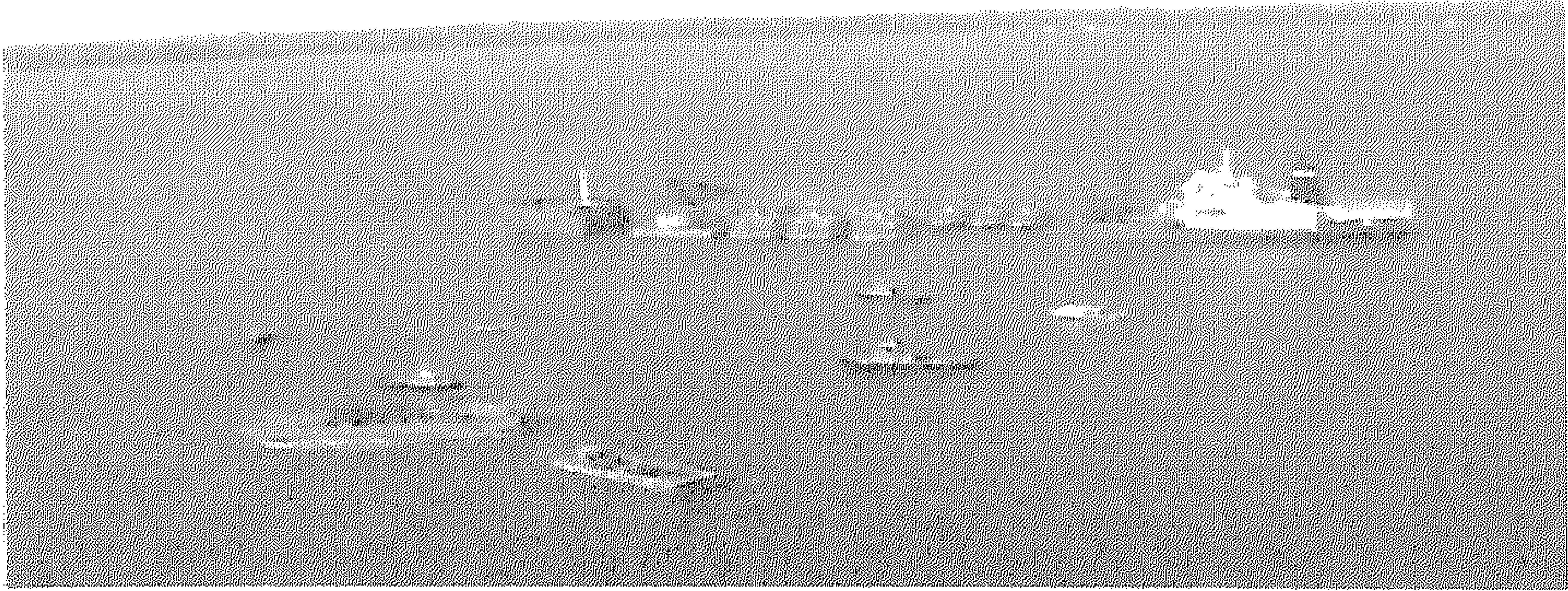
- تتراوح حمولتها بين ١٠٠٠ – ٨٠٠٠ طن
- لهت سطح مستوى كبير خالى من العوائق للتمكن من شحن أوزان ثقيلة وذات أبعاد كبيرة على السطح
- السطح مقة بدرجة كافية تسمح بتحمل الأوزان الثقيلة
- فتحات العنابر واسعة بدرجة تسمح بمرور شحنات ذات ابعاد كبيرة للعنابر السفلية

- تزود هذه السفن بروافع قادرة على حمل أوزان حتى ٤٠٠ طن
- بها صهاريج قاع عميقة كثيرة وكبيرة لتزود السفينة بالإتزان المناسب نتيجة الشحن على السطح
- تزود بمعدات تربيط كافية وقوية
- يزود السطح ببعض النقاط القوية التى تساعد على تربيط الشحنة جيدا لمواجهة البحر العاصف

بعض أنواع هذه السفن من النوع الذى يمكن يغطس جزئيا فى الماء، وهذا النوع يمكن استخدامه لشحن حفارات البترول العائمة حيث توجد به صهارج قاع مزدوج كبيرة تساعدها على الغطس جزئيا عند ملئها ثم يحرك حفار البترول ليصبح فوق سطح السفينة المغمور فى الماء ثم يتم تفريغ صهاريج الصابورة فتطفو السفينة حاملة حفار البترول على سطحها. وغالبا ماتقع إنشاءات هذه السفينة فى مقدمتها حتى لايجب حفار البترول الرؤية أمام ملاجى السفينة . ونظرا لكون هذا النوع يغطس فى الماء لذلك فان الإنشاءات يجب ان تكون محكمة جيدة ومانعة لنفاذ المياه عند غطس السفينة.

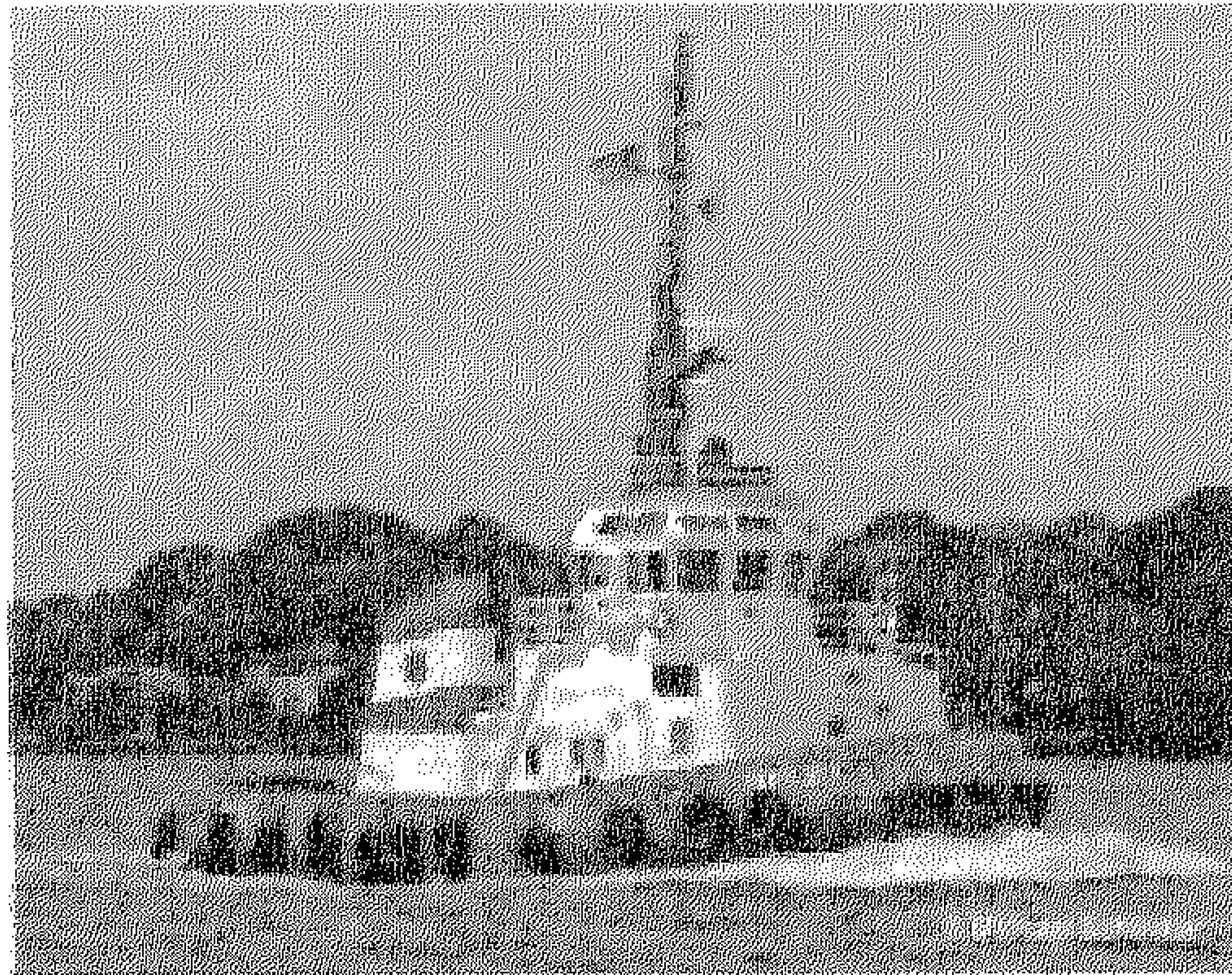


Immersed Type of Heavy Lift Ship



- **سفن الخدمات** :

وتنقسم الى



- **سفن القاطرات Tugs**

وهي عبارة عن سفن ذات تصميم وذات قوة كبيرة وتصنع القاطرات من عدة أحجام مختلفة حسب نوعية وطبيعة الخدمات التي تقوم بها ويمكن ايجاز هذه الخدمات في قطر السفن عند الدخول والخروج من الموانئ وفي بعض المضايق والقنوات وبعض القاطرات تكون مجهزة لعمليات الأنقاذ في أعالي البحار عند حدوث كوارث كالغرق والحريق .

- **لانشات الرباط والارشاد** :

تستخدم لنشات الرابط فى مساعدة السفن اثناء مناورات الدخول الى الارصفة وذلك بأخذ الحبال من السفينة وهى فى المياه وتوصيلها الى

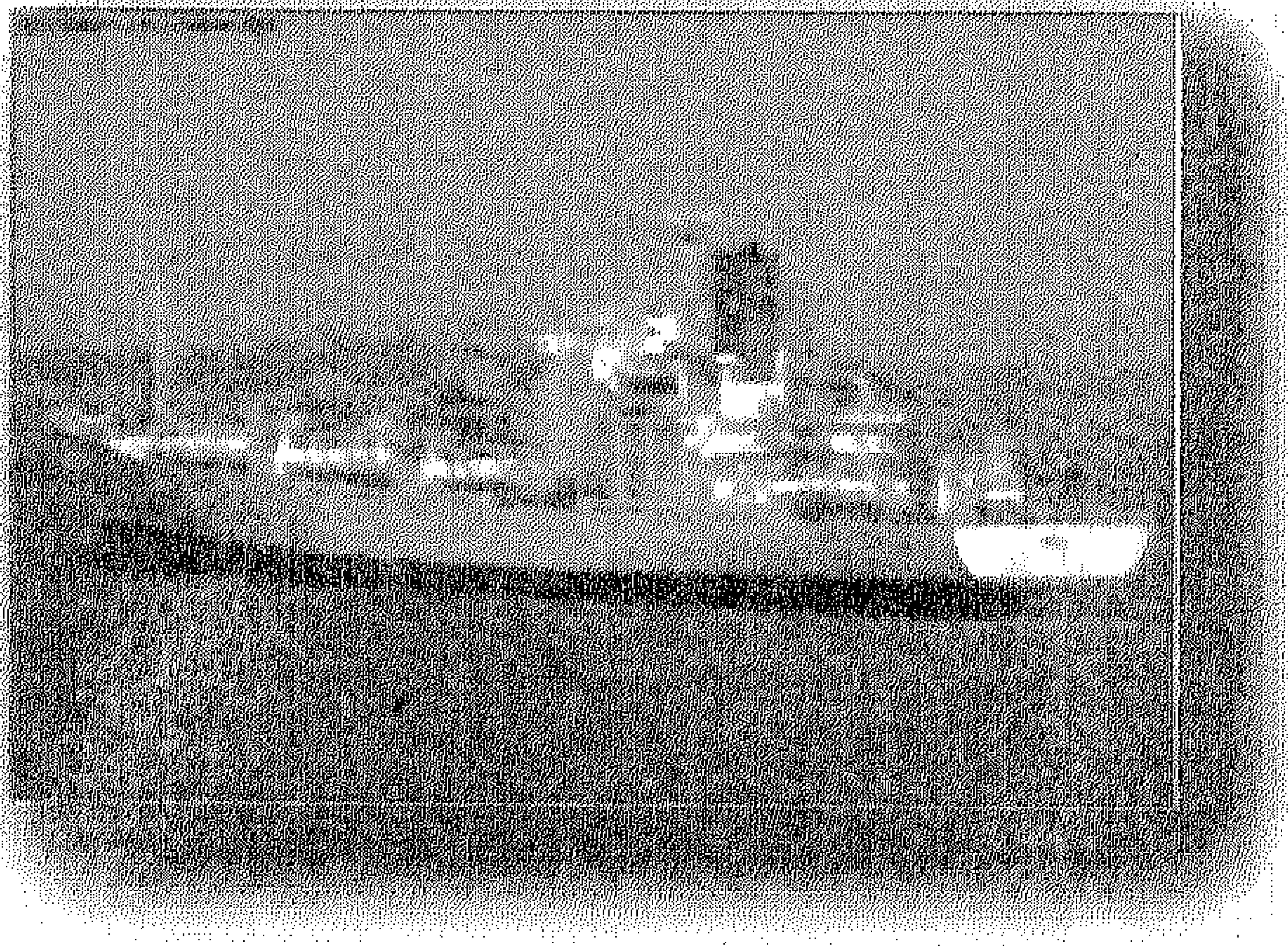
عمال الرباط الموجودين على رصيف الميناء وذلك لمساعدة السفينة في وضع الاحبال على الارصفة للتراقي .

وتستخدم لنشات الارشاد فى توصيل وانزال المرشد البحري الذي يقوم بمساعدة السفينة داخل الموانيء للرباط على الارصفة وأيضا الخروج منها.

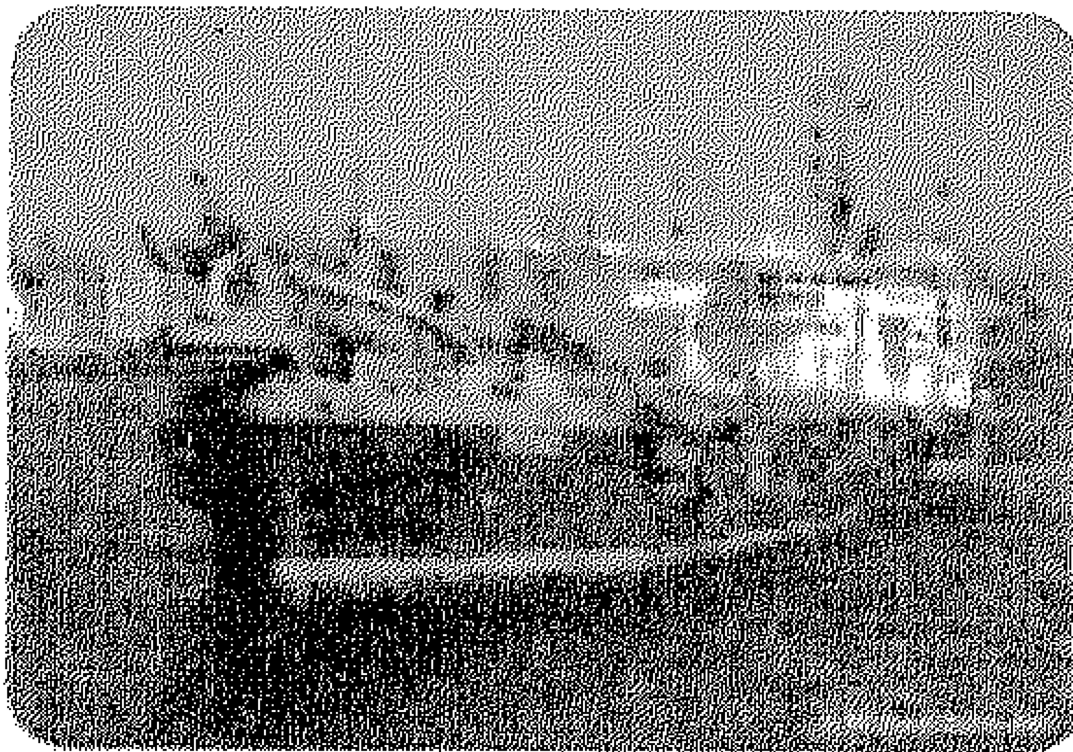
- **سفن الجر (tugs)** :

وتستخدم في قطر السفن وتوجيهها اثناء دخول الموانئ والخروج منها ايضا في الممرات المائيه الضيقه

- **سفن الابحاث (Research ships)** :



وهي عبارة عن سفن تقوم بعمل الأبحاث والتحاليل اللازمة لخدمة الهيئة التي تتبعها السفينة سواء كانت مؤسسة علمية أو احدى الجامعات أو المعاهد وهذه السفن تكون مجهزة بكافة المواد واللوازم المهمة للأبحاث



- **سفن التطهير والعمليات البحريه (Dredgers)**

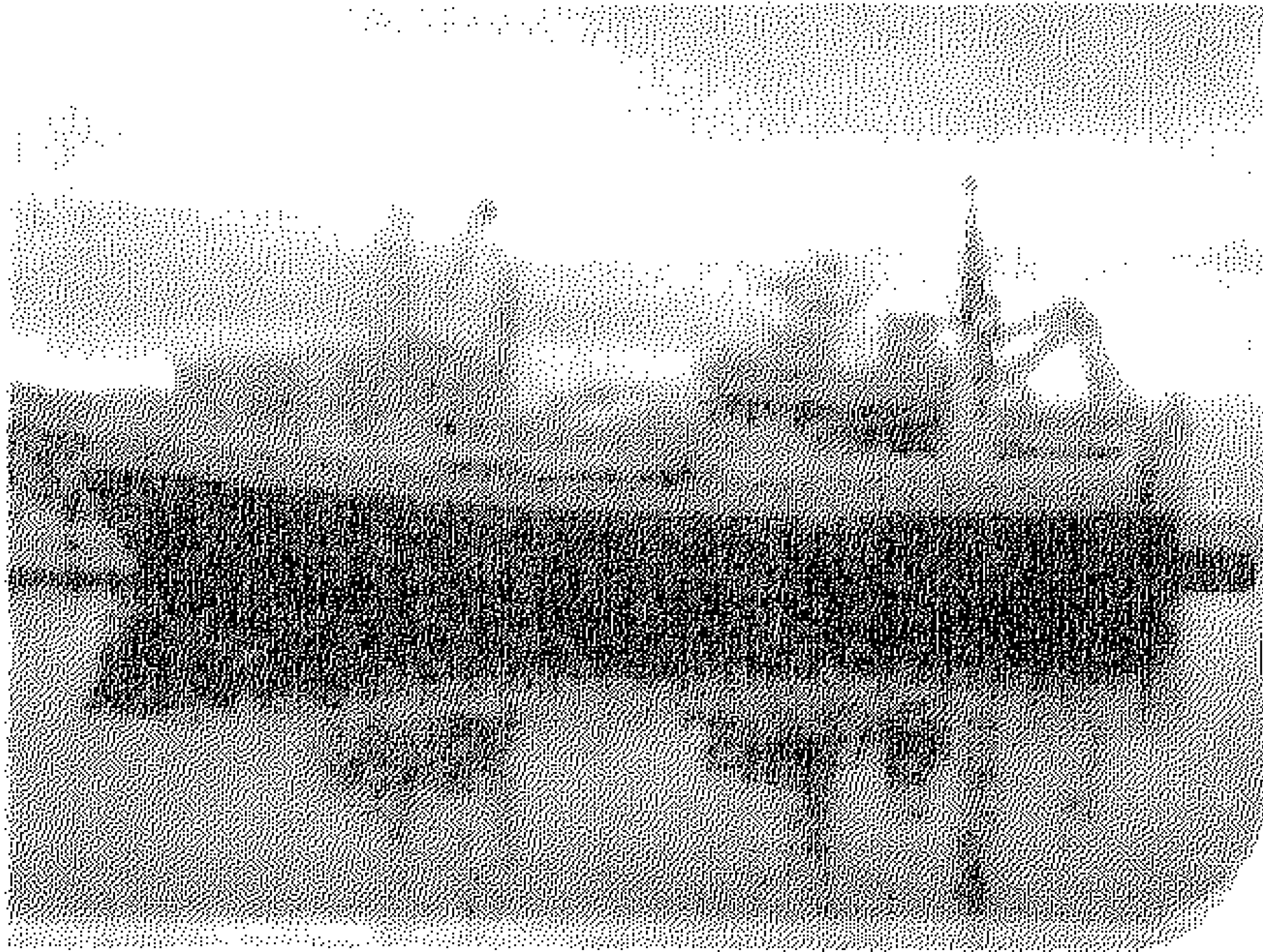
هذا النوع من السفن التي يقوم بحفر القنوات الملاحية وتطهير الموانئ والطرقات

الملاحية من عمليات ترسيب الرمال وغيرها الناتجة عن التيارات البحرية وهذه السفن مجهزة بمعدات الحفر والتطهير وتختلف عن بعضها البعض طبقا للطاقة الأنتاجية لكل سفينة والأماكن التي تصلح لعمل كل منها

- **كاسحات الثلوج(Ice Breakers ships)**



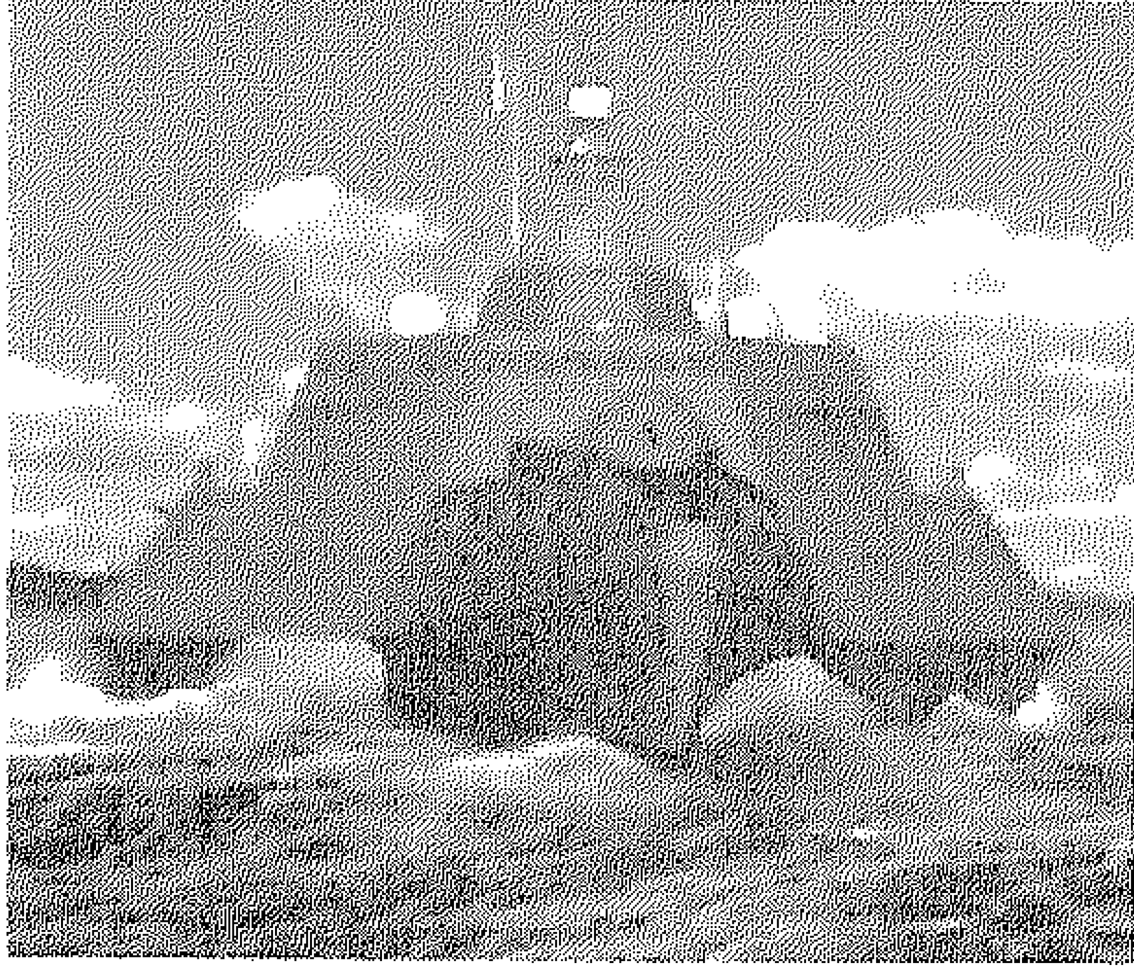
وتستخدم لـشق الممـرات فـي البحار المتجمده .



- **سفن الصيد (Fishing ships)**

وهي عبارة عن سفن مجهزة بمعدات صيد الحيوانات البحرية من الأسـماك بأنواعهـا المختلفة أو الحيتان ولها اشكال وأنواع عديدة لهـذا النوع من السفن

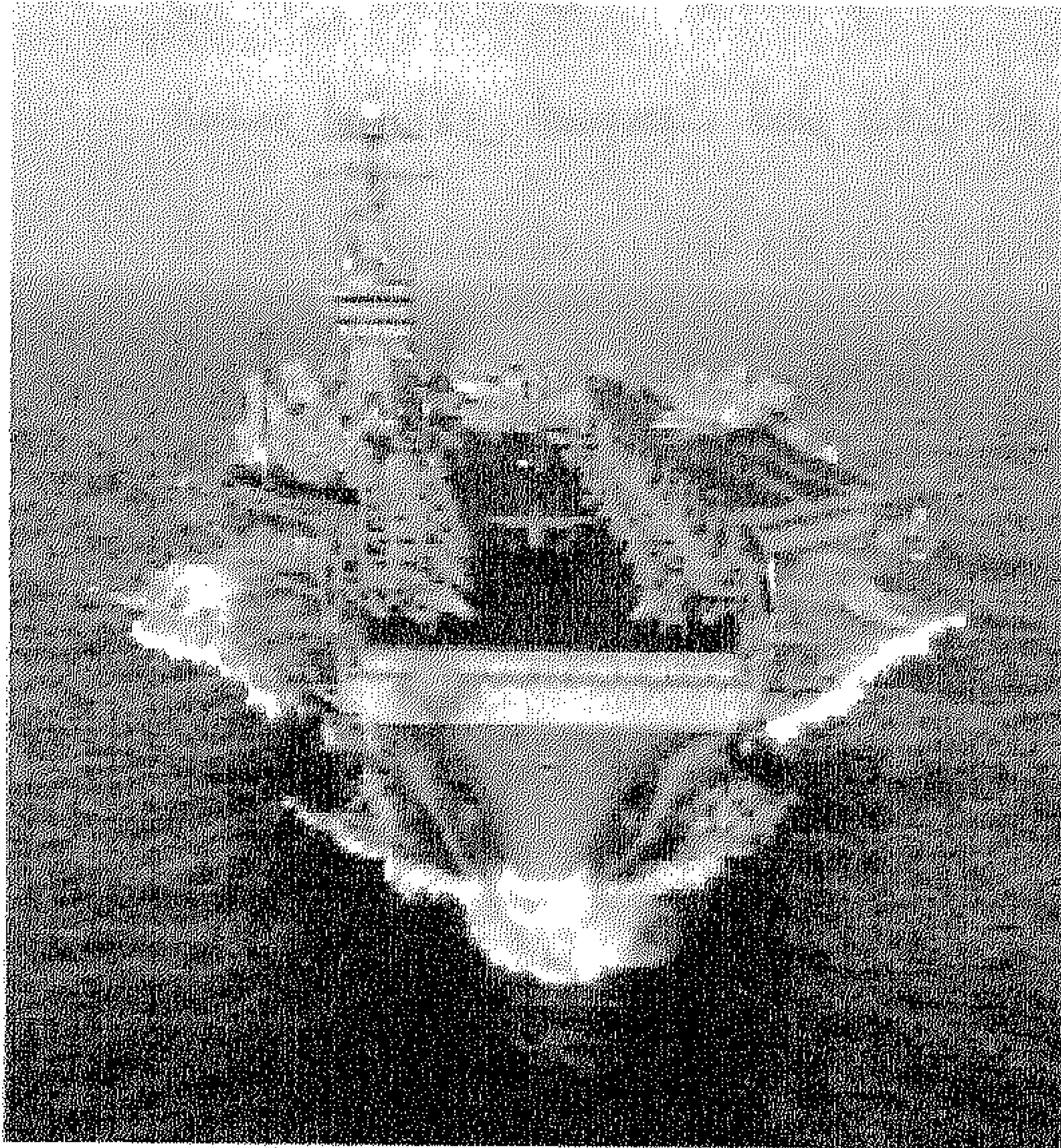
- # السفن الحربية



- **سفن القتال الساحلية Lcs المتعـــددة المهمات**

تمثل سفينة القتال الـــساحلية Littoral (Combat Ship) التابعـــة للأســـطول الأمريكي، وهي قيد البناء حالياً، جيلاً جديداً من السفن الحربية السريعة المصممة للقيام بمجموعةٍ من العمليات منها التدابير المـــضادة للألغـــام والحرب ضد الغواصات ومتابعة مراكب السطح الهجومية فـــي جـــوار الساحل) البيئة الساحلية .

- **جاملة الطائرات** :



هي سفينة كقاعة جويـــة عائمـــة تحمـــل العـــشرات مـــن الطائرات صممت لتوفر الاموال الباهظة في اعداد قواعد جويـــة والتذود بالوقود في الجو من اجل ذيادة المدي كل هذا وفرتة حاملة الطائرات من اموال ووقت مـــع أمكانية وصول الطائرات الي اي مكان في العالم بواسطة حاملـــة الطائرت.

ومن أنواع حاملات الطائرات:

*حاملة طائرات مضادة للغواصات.

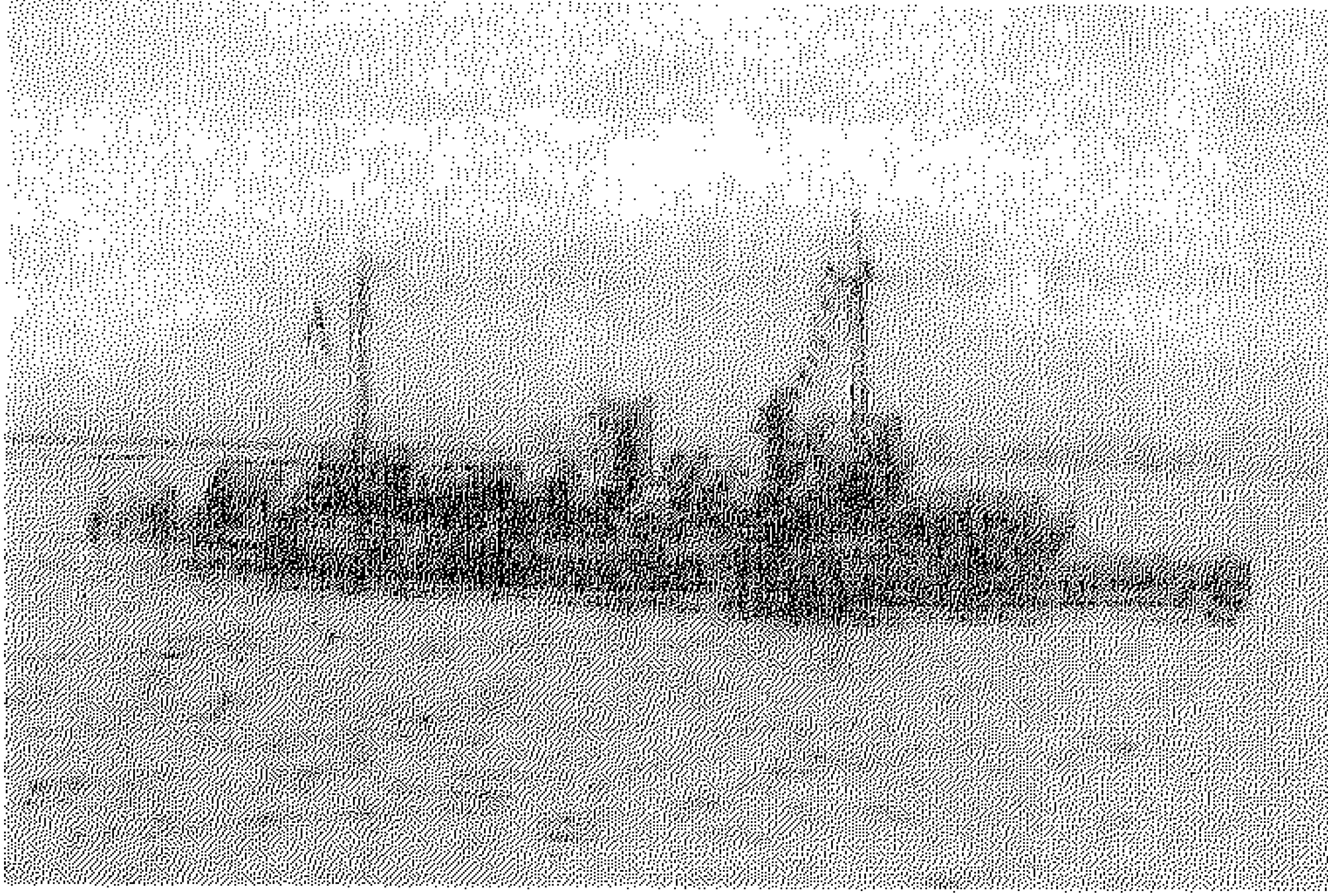
*حاملة طائرات تقليدية .

*حاملة المروحيات.

*حاملة طائرات خفيفة.

*حاملة طائرات هجومية برمائية.

- **الطراد البحري** :



سفينة حربية كبيرة وكـــان دورها المهاجمة الفرديـــة اي بدون اي مرافق لهـــا لاكـــن تغير استخدامها مع مر السنين واصبح يـــستبدل بأســـتخدام المدمرات الان اصبحت الطرادات اثق الـــسفن حجمـــا وكانـــت تمتلكهـــا الولايات المتّحدة، روسيا وفرنسا وإيطاليا.

ويوجد أنواع من الطرادت :

طراد طوربيد

١- طراد طوربيد   ٢- طراد خفيف

٣- طراد مساعد   ٤- طراد ثقيل .

وغيرها من أنواع السفن الحربية:

الباب الرابع
إدارة وإقتصاديات النقل البحرى

الفصل الاول
إدارة النقل البحرى

المنظمة البحرية الدولية

المنظمة البحرية الدولية (IMO)

هي منظمة دولية، تأسست سنة ١٩٤٨، تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية. يقع مقرها في لندن.

تأسست هذه المنظمة عام ١٩٤٨بناء على اتفاقية وكانت فى الأصل تسمى "منظمة الملاحة الاستشارية متعددة الحكومات" دخلت الاتفاقية فى حيز النفاذ عام ١٩٥٨ تغير اسم المنطقة إلى (IMO) عام ١٩٨٢.

وقد إنضمت مصر الى المنظمة منذ عام ١٩٥٩ ويبلغ عدد الأعضاء بالمنظمة حالياً ١٦٥ عضو وعدد ٣ أعضاء منتسبين

- تتألف المنظمة البحرية الدولية من عدد ٥ لجان رئيسية وعدد ٩ لجان فرعية منبثقة عنها الى جانب مجلس إدارة المنظمة والجمعية العمومية لها.

أهدافها:

١- تسهيل الاتصال بين الدول

٢- نقل المعرفة من الدول المتقدمة الى الدول اقل تقدما

٣- توحيد القوانين الاصة بالبحار

٤- مكافحة التلوث البحري.

٥- تأسيس نظاما دوليا لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ.

٦- مناقشة اى حادث طاريء يخص البحار .

تتخذ المنظمة العالمية للملاحة البحرية سلسلة من التدابير لتحسين الأمان للسفن سواء ببناء الهياكل الثنائية أو تدريب الطواقم. وقد قادت الطريق إلى اعتماد اتفاقية بشأن تدريب البحارة وإصدار شهادات صلاحيتهم للعمل. إن

المنظمة العالمية للملاحة البحرية تعمل على إقامة نظم الاتصالات التي تكفل المزيد من الأمان في البحار.

أهم اللجان :

- لجنة السلامة البحرية
- لجنة البيئة
- اللجنة القانونية

أهم المعاهدات :

- وهناك تلخيص لاثنين من اتفاقيات منظمة الـ Imo الخاصة بالسلامة الكيماوية فى الجزء (٣٠١٠٤ .(وغيرها من الاتفاقيات الهامة تشمل "الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة فى البحر" ١٩٧٤ و"اتفاقية منع التلوث البحرى بإلقاء المخلفات والمواد الأخرى" ١٩٧٢. وفى عام ١٩٦٥ صدقت منظمة الـ Imo على "الكود الدولى الخاص بالبضائع البحرية الخطرة" ويتم تحديث هذا الكود بانتظام استجابة للتغيرات الواردة فى "توصيات الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع الخطرة" (الجزء ١١٠٣٠٤) وتم تطوير اكواد دولية منفصلة خاصة بعمليات الشحن الضخمة للكيماويات الخطرة والغازات السائلة لتقديم معايير دولية لسلامة نقلها عن طريق البحر .
- **معاهدة سولاس التي اصدرتها لجنة السلامة Safety of Life at sea ١٩٧٤**
- **اتفاقية ماربول Marine Pollution ١٩٧٣م - ١٩٧٨م**

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن التي انعقدت بلندن في ١٩٧٣/١١/٢م

س : ما هي الأسباب التي دفعت بالمنظمة البحرية العالمية إلى إجراء تعديل جديد على اتفاقية «سولاس-٧٤» التي تعنى بسلامة الأرواح في البحر، وادخال مواد جديدة عليها؟

- تفادياً لاستخدام المنظمات الإرهابية العالمية، السفن التجارية التي تنطلق من مختلف المرافئ العالمية باتجاه هذه الدول، لتنفيذ عمليات إرهابية من خلال تفجير السفن، والتسبّب بخسائر بشرية ومادية ومعنوية فادحة،

نظراً للكثافة السكانية العالية وكثرة المنشآت الاقتصادية الهامة الموجودة في هذه المرافئ الدولية.

وبناء عليه، باشرت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة في نهاية شهر أيلول ٢٠٠١، بدراسة امكانية ادخال بعض التعديلات على اتفاقية سلامة الأرواح في البحر «سولاس-٧٤» الموقعة في العام ١٩٧٤ من قبل جميع الدول.

وهكذا، وفور الانتهاء من وضع هذه التعديلات، عقد اجتماع دبلوماسي في مقر المنظمة البحرية الدولية في لندن بين ٩ و ٣١ كانون الأول ٢٠٠٢، شارك فيه معظم الدول الموقعة على اتفاقية «سولاس-٧٤»، وتم إقرار هذه التعديلات، إضافة إلى صدور ١١ قراراً يشدّد على تكثيف الإجراءات الأمنية في القطاع البحري واعتماد الكتيب الذي أطلق عليه اسم "المدوّنة الدولية لأمن المرافئ والسفن(International Ship & Port Facility Security .Code) «ISPS-Code» ".

- التعديلات ١٩٦٤ – بدء النفاذ ١٩٦٧
- التعديلات ١٩٦٥ بدء النفاذ ١٩٦٨
- التعديلات ١٩٧٤ دخول حيز النفاذ فى ١٩٧٨
- التعديلات ١٩٧٥ – بدء النفاذ ١٩٨٢

- التعديلات ١٩٧٧ – بدء النفاذ ١٩٨٤
- التعديلات ١٩٧٩ – بدء النفاذ ١٩٨٤
- التعديلات ١٩٩٣ – بدء نفاذ ٧ نوفمبر ٢٠٠٢
- اتفاقية ماربول ١٩٧٣م /١٩٧٨م MARPOL

الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن التي انعقدت بلندن في ٢/١١/١٩٧٣م Marpol ١٩٧٣, International Convention for the Prevention of Pollution from ship . تحمل هذه الاتفاقية اسم التلوث البحري Marine Pollution.

أهداف اتفاقية ماربول :

هدفت هذه الإتفاقية إلي إيجاد نظام تعاوني فعال بين الدول المتعاقدة للتصدي لحوادث التلوث بالنفط، وتلتزم الدولة المتعاقدة أو المنضمة بتأسيس إدارة أو سلطة وطنية للاستعداد والتصدي بفعالية وعلى نحو عاجل لحوادث التلوث.

ومن هنا نقول ان السفن يتحكم بها سلطتين تقوم بكل الاعمال التي تخص السفن وهم :

- هيئة السلامة البحرية : وهو نوع صادر من سلطة العلم وهو كل ما يخص السلامة وسلامة الارواح
- هيئات الاشراف والتصنيف: وهى تكون مسئولة عن كل ما يخص السفينة من الماكينات والمواتير والبدن... الخ، وذلك من بداية نشأة السفينة.

هيئات الاشراف والتصنيف

تعريف هيئات الاشراف والتصنيف :

هي هيئات مستقلة غير هادفة للربح تضم خبراء ومختصين قادرين على تقيم المنشئات البحرية أو الهندسية سواء في البحر أو البر ومطابقتها لما وضع لها من مواصفات فنية وهندسية.

نشأ مصطلح Classification حيث انه عبارة منظمات غير حكومية تقوم بوضع القواعد التقنية والتأكد من تطابق تصاميم وحسابات السفينة لهذه القواعد وتقوم بتنظيم عملية البناء والكشف على السفينة بشكل دورى لضمان تواصل السفينة على تطبيق القواعد .

كل هيئة تصنيف لها مجلدات وتكون كلها قواعد ومتطلبات تشمل على بناء السفينة منذ بداية تفكير المالك الى ان تبحر السفينة عن طريق قوانين لكل جزء.

أهم أعمالها :

- معاينة رسومات السفينة المقترح بناؤها وإعتمادها Observ
- الإشراف على بناء السفينة في جميع مراحلها .

Observe different stages in all ships creation process

- اختبار الحديد والمواد الاخرى التي تدخل في صناعة بناء السفن والتأكد من مطابقتها للمواصفات الموضوعية من حيث طبيعة العمل بالبحر وختم هذه المواد بختم الهيئة

Testing iron and other materials that fall within the shipbuilding industry and ensure compliance with the specifications in terms of the substantive nature of the work at sea and seal this material sealed body .

- معاينة المعدات والماكينات المختلفة قبل تركيبها بالسفينة

Inspect of the equipment and machinery of various pre-installed in the ship

- مراجعة حسابات اتزان السفينة واعتمادها

Audit of the equilibrium of the ship and its dependence

- تعيين خطوط الشحن المختلفة للسفينة والتأكد من مكانها على جانبي السفينة.

Set different shipping lines of the ship, make sure of its place on both sides of the ship .

• مراقبة وإعتماد صنع مخاطيف وجنازير السفينة و التأكد من وسائل تثبيتها

Monitoring and making approved Anchors and Crawler and ensure a means of installed

• الإشراف على التجارب النهائية للسفينة قبـل التـصريح لهـا بالعمـل وحصولها على الشهادات

Supervise the final tests of the ship, before authorizing them to work and access to certification

• إصدار شهادات التصنيف المناسبة للحكومات – احياناً تعاين وتـصدر الشهادات نيابة عن بعض الحكومات .

Certification category appropriate for governments - sometimes on behalf of some governments in the inspection and certification

❑ أهم هيئات الإشراف العالمية

Lloyd's Register of shipping	British	LR
American Bureau of shipping	American	ABS
Bureau Verities	French	BV
German Lloyd	German	Gl
Det norske veritas	Norwegian	NV
Register Italian Naval	Italian	RIna
Register of the U.S.S.R	Russian	PC
Japanese Marine Corporation	Japanese	NK
Polski Register Classification	Polish	PR

هيئات سلامة الملاحة البحرية
(سلطة العلم)

حدد القرار الجمهورى رقم ٣٩٩ لسنة ٢٠٠٤ الخاص بإنشاء الهيئة أهدافها ومهامها . وما يهمنا هنا هو دورها فى تخطيط ومتابعة مستويات كفاءة الأطقم وإصدار اعتماد الشهادات وتراخيص العمل للأطقم والسفن، والتفتيش على كل ذلك من خلال إدارة التفتيش البحرى، وإدارة رقابة دولة الميناء (Port State Control).

بالإضافة الى اعتمادها ومراقبتها لأعمال هيئات التصنيف الدولية المعتمدة وكذلك شركات ومكاتب المعاينات البحرية والتأكد من التزامها بعملها وإعادة النظر أو إلغاء ترخيص العمل فى حالة وجود مخالفات، مع التأكد من تسجيل العاملين فيها ومؤهلاتهم وخبراتهم العملية، وعمل فحص دائم لرفع مستواهم المهنى والصحى .

معاينة السفن / العبارات التى تتقدم للحصول على تراخيص للعمل بين الموانى المصرية والأجنبية عامة، والموانى السعودية خاصة، أثناء مواسم الذروة (الحج– العمرة – سفر وعودة العاملين بدول الخليج)، وعمل ترتيب أفضلية لتشغيل السفن، مع الأخذ فى الإعتبار الحالة الفنية للسفينة وعامل العمر، وأن يتم التركيز على المعاينة والفحص الدقيق ولا يتم الإعتماد على صلاحية الشهادات فقط مهما كانت الجهات الصادرة منها.

دور هيئة سلامة الملاحة البحرية :

١) تنظيم جميع الانشطة البحرية التجارية المختلفة (موانيء – سفن – بحارة – شركات ملاحية – توكيلات) والرقابة والاشراف عليها وضمان مواكبة عملها للمعاهدات الدولية في المجال البحري .

٢) متابعة وتطبيق الاتفاقيات الدولية في المجال البحري والانضمام اليها والمشاركة في اجتماعات المنظمات الدولية البحرية .

٣) تنسيق التعليم والتدريب البحري مع مؤسسات التعليم البحرية .

٤) المشاركة في وضع السياسات البحرية حسب الخطة القومية .

٥) تسجيل السفن أو إصدار الشهادات لها وتفتيشها والرقابة عليها .

٦) فحص ومعاينة سلامة الانشاء والمعدات للسفن واصدار شهادات بذلك .

٧) إصدار الشهادات الأهلية والكفاءة للضباط والمهندسين البحارة .

٨) تسجيل البحارة وإصدار الدفاتر البحرية والاشراف علي صعودهم ونزولهم من البواخر

٩) تطقيم السفن واصدار شهادات التطقيم .

١٠) العمل علي حل مشاكل البحارة .

١١) تفويض هيئات التصنيف العالمية لاصدار بعض الشهادات.

١٢) تطبيق المعاهدات الدولية وقوانين وقرارات المنظمة البحرية العالمية في مراقبة السفن المخالفة للمعاهدات الدولية واجراءات حجزها .

١٣) تبليغ الدولة بعلم السفينة والمنظمة البحرية العالمية بالمخالفات التي تحدث والاجراءات التي اتخذت نحو السفن المخالفة .

١٤) تبادل المعلومات والتقارير بين الدول في مجال مراقبة السفن .

١٥) قياس حمولة السفن واصدار الشهادات اللازمة .

١٦) اعتماد خطط بناء السفن والجرارات والمواعين العائمة في احواض السفن بعد مراجعة خرائط البناء والموافقة عليها ومتابعة ومراقبة عمليات البناء .

١٧) تطبيق المعاهدات الدولية لخطوط الشحن وفحص معاينة السفن التي تشحن حمولة زائدة عن المسموح لها في شهادات خطوط الشحن والتحقيق في المخالفات.

١٨) فحص ومعاينة البضائع الخطرة، الاشراف علي شحن وتفريغ البضائع الخطرة ومراقبة تخزينها في المواني‌ء

١٩) منع التلوث البحري وحماية البيئية، واجراء التحقيق في مخالفات التلوث، وضع خطة الطواريء للدولة لمكافحة وازالة التلوث البحري بالتنسيق مع الاطراف المعنية.

٢٠) المشاركة في التحقيق في الحوادث البحرية .

٢١) الاشراف علي عمليات البحث والانقاذ . وضع خطة الطواريء للدولة لعمليات البحث والانقاذ.

٢٢) فحص ومعاينة عمليات القطر والاجراءات اللازمة .

٢٣) التصديق علي معلومات توازن السفن.

٢٤) التصديق علي شحن الحبوب السائبة واصدار شهادة صلاحية لذلك.

٢٥) فحص واعتماد معدات السلامة المصنعة محليا .

٢٦) اصدار القوانين واللوائح المنظمة لسفن الصيد.

٢٧) المشاركة في تنمية واعداد الاسطول التجاري .

شهادات السفن .

أ- شهادات صادرة عن سلطة العلم :

١- شهادة التسجيل (الملكية)

٢- شهادة صلاحية الملاحة

٣- شهادة الحد الأدنى لتطقيم السفينة : يتم أخذ صورة عنها ويتم مطابقتها مع الـ CREW LIST

٤- ترخيص محطة الاتصالات للسفينة

٥- شهادة الامتثال لنظام السلامة للشركة

٦- شهادة إدارة نظام السلامة للسفينة

٧- شهادة أمن السفينة

٨- التقرير الأمني الموجز للسفينة : يتم التأكد من تسلسل الأرقام لهذا التقرير.

ب- شهادات تصدر عن منظمات الاشراف والتصنيف:

١- شهادة التصنيف: البدن – المحركات.

٢- شهادة الحمولة الآمنة.

٣- شهادة خطوط التحميل الدولية : يتم التأكد من المخطط المرسوم على جانب السفينة ومطابقته مع ملحقات هذه الشهادة .

٤- شهادة سلامة إنشاءات سفن الشحن : ومن خلال هذه الشهادة يمكن حساب السنوات التي كانت فيها السفينة في الماء.

٥- شهادة معدات السلامة لسفن الشحن : يتم أخذ صورة عن التقرير المرفق ويتم من خلالها التحقق من معدات الأمان الموجودة على السفينة حسب تعليمات السلامة على متن السفينة.

٦- شهادة السلامة للراديو لسفن الشحن : يتم التأكد من المناطق التي تعمل بها السفينة وهذه الشهادة مزودة بالمناطق التي يمكن للسفينة أن تعمل بها وفي حالة عملها بمناطق أعالي البحار يجي أن يتوافر فيها شهادتين من GOC.

٧- الشهادة الدولية لمكافحة التلوث بالزيت : ويتم من خلال ملحقات هذه الشهادة معرفة توضع أماكن خزانات الزيت وال SLUDG وال BILGE ومعرفة وجود جهاز فاصل المياه الزيتية.

٨- الشهادة الدولية لمكافحة تلوث الهواء.

٩- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمياه الأسنة للسفينة: ومن خلال ملحقات هذه الشهادة يتم التأكد من استيعاب الخزان وعدد الأشخاص.

١٠- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفايات للسفينة.

١١- شهادة منع التحشف.

١٢- شهادة بضائع الصب ملحق A & C .

١٣- شهادة بضائع الصب الخطرة الملحق B.

١٤- شهادة البضائع الخطرة.

١٥- شهادة نقل بضائع الحبوب.

١٦- شهادة روافع الشحن : من خلال الملحق يتم معرفة عدد الروافع الموجودة على السفينة ويتم مقارنتها بالعدد الحقيقي.

١٧- شهادة الحمل الآمن لروافع الشحن : يتم من خلال ملحقات هذه الشهادة معرفة تاريخ ال LOAD TEST وتتم هذه العملية بمدة لا تتجاوز الخمس سنوات.

ت- شهادات تصدر عن منظمات التأمين ونوادى الحماية والتعويض(P&I CLUB):

١- شهادة التأمين للسفينة.

٢- شهادة نادي الحماية للسفينة.

٣- شهادة التأمين للأضرار الناجمة عن التزود بالوقود.

٤- شهادة الحمولة الصافية لقناة السويس / قناة بنما.

٥- شهادة رؤوساء الموانئ : يتم أخذ صور عنها ونقوم بالكشف على أخر ثلاث تقارير.

ث- شهادات تصدر عن هيئات وشركات خاصة:

١- شهادة مكافحة الفئران على السفينة.

٢- الشهادة الطبية.

٣- شهادة الكشف على أسطوانة الأكسجين الطبية.

٤- شهادة الكشف على معدات الإطفاء الثابتة : يتم من خلالها معرفة عدد أسطوانات ثاني أكسيد الكربون ويجب مطابقتها مع الواقع.

٥- شهادة الكشف على طفايات الحريق المتنقلة: يتم من خلالها معرفة عدد الاسطوانات وأنواعها ويتم التحقق منها.

٦- شهادة الكشف على رماثات النجاة وعلى حسب عددها : يجب مطابقتها مع شهادة ال SAFETY EQUIPMENT .

٧- شهادات الكشف على قوارب النجاة وعلى حسب عددها يتم مطابقتها مع ال SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE .

٨- شهادة الكشف على قارب الإنقاذ : يتم مطابقتها مع ال SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE .

٩- شهادة الكشف على أجهزة التنفس : يتم مطابقتها مع ال SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE .

١٠- شهادة أقنعة التنفس للطوارئ : يتم مطابقتها مع ال SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

١١- شهادة الكشف على جهاز الإنقاذ عبر الأقمار الصناعية : يتم مطابقتها مع ال SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE ويجب التحقق من البطارية وصلاحيتها .

١٢- شهادة الكشف على جهاز الإنقاذ الراداري.

١٣- شهادة جهاز الاتصالات عبر الأقمار الصناعية.

١٤- شهادة معايرة البوصلة المغناطيسية .

١٥- شهادة الكشف على ســترات الإنقــاذ : : يــتم مطابقتهــا مــع ال
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE.

١٦- شهادة الكشف علي بدلات الغمر: يتم مطابقتها مــع ال SAFETY
EQUIPMENT CERTIFICATE.

١٧- شهادة الكشف على بدلات اقتحام الحريق : يتم مطابقتهــا مــع ال
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE.

١٨- شهادة الكشف على البدلات الكيماويــة : يــتم مطابقتهــا مــع ال
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE.

١٩- شهادة الكشف على أطواق النجاة : يتم مطابقتها مع ال SAFETY
EQUIPMENT CERTIFICATE.

٢٠- شهادة الكشف على سلم المرشد.

٢١- شهادة تأمين خطوط الوقود للضغط العالي.

٢٢- شهادة الجهاز الدخاني لأطواق النجــاة : يــتم مطابقتهــا مــع ال
SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE.

تختلف هذه الشهادات من باخرة لأخرى وذلك حسب الحمولــة الكليــة gross tonnage.

الفصل الثانى
اقتصاديات النقل البحرى

المبادئ الأساسية فى اقتصاديات النقل:

- تناقص التكلفة وتزايد الإيراد(عائد الإنتاج).
- تتميز صناعة النقل باحتياجها إلى استثمارات ثابتة مرتفعة بالمقارنة مع حجم حركة النقل.
- تتكون التكاليف أساسا من جزئيين :
- التكاليف الثابتة الرأسمالية.
- التكاليف المتغيرة(التشغيل).
- تناقص التكلفة على درجات متفاوتة بالتشغيل وزيادة حجم الحركة وذلك وفقا لنوعية النقل – حالة السوق – مدى العلاقة بين التكاليف الثابتة والمتغيرة.

أهم الآثار الاقتصادية للنقل على عرض السلع :

- انخفاض تكلفة الإنتاج / الأسعار نتيجة انخفاض تكلفة النقل (النولون).
- زيادة مساحة السوق للسلعة نتيجة انخفاض تعريفة النقل(النولون) وتناقص زمن النقل (السرعة).
- التحسن المستمر فى وسيلة النقل واقتصاديات التشغيل يؤدى إلى تخفيض التكلفة.
- اتساع السوق يؤدى إلى زيادة التخصص وترشيد العمل وزيادة الإنتاجية.
- اتساع السوق يؤدى إلى تطوير الإنتاج.
- تتأثر وتتغير أماكن توطن الصناعة وحجم المشروعات بتحسن وسائل واقتصاديات النقل.

- يؤثر النقل على تقريب الفوارق الاجتماعية والمعيشة وزيادة مجالات العمل والدخل القومى.

للنقل قيمة حقيقية ينبع منها الحاجة والطلب على النقل :

- تحدد قيمة السلعة فى مكان الإنتاج أو سوق الاستهلاك بقيمة النقل ثمن النقل يتناسب مع ثمن وحدة الإنتاج.
- تتأثر تكلفة النقل(ومن ثم الطلب عليه) بتكاليف المنشأة القائمة بالنقل(التكاليف الثابتة والتكاليف المتغيرة).
- يتحدد ثمن خدمة النقل فى ظروف المنافسة العادية بمقدار التكلفة المباشرة(التشغيل) والتكلفة الثابتة (العامة).
- عرض النقل يمكن ان يتم بوسائل نقل كلية(واحدة) أو تكميلية(متعدد الوسائط) لنقل وتوصيل البضائع من الباب إلى الباب.
- وجود وسائل نقل متعددة ومختلفة يكثف المنافسة فى العرض وتقلل من الاحتكار غالبا إلا أن وجود شركات نقل قوية يمكن أن يسيطر على خدمات النقل بالمنطقة.
- النقل يدعو إلى تقسيم العمل والتخصص فى الإنتاج.

العوامل المؤثرة في العرض والطلب على خدمات النقل البحري :

- الحمولات والفراغات .
- عمر السفينة .
- كفاءة التشغيل .
- كمية البضائع والنوع والخصائص .
- مسافة النقل " طول الرحلة البحرية " .
- عدد المواني، وتكلفة البضائع وعملية تداولها .
- العوامل السياسية المؤثرة .

- **القوى المؤثرة على سوق العرض :**

- الأسطول التجاري العالمي
- البيئة التشغيلية
- إنتاجية ترسانات بناء السفن
- تخريد السفن
- أداء الاسطول التجاري وإنتاجيته

تكاليف خدمة النقل البحرى وطرق تقديرها :

تقدر تكاليف خدمة النقل بطريقتين :

١- تكاليف لاترتبط بحجم الخدمة المقدمة وتقاس بالوحدات(سيارات/ ميل – طن/ ميل – سفينة/ ميل) حيث يمكن قياس ومقارنة حجم الخدمة.

٢ – التكاليف الناتجة مباشرة عن حجم الإنتاج (التشغيل) :

- ➢ الحجم الحدى (optimum) لحركة النقل الذى تتساوى فيه تكلفة التشغيل مع عائد حركة النقل
- ➢ تناقص التكلفة مع زيادة الإيراد يمكن أن يتحقق بالأتى :
- ➢ كفاءة استخدام المعدات يزيد من حجم الحركة وبذلك تقل التكلفة.
- ➢ التكلفة الأقل فى الاستثمارات واختيار وسيلة النقل المناسبة وتعديل ذلك وفقا للحاجة والطلب.

أنواع تكاليف النقل البحرى (تكاليف التشغيل)

١ – تكاليف التشغيل لخدمات نقل محدودة وخطية(شاملة)

٢ – تكاليف التشغيل والإشراف فقط

٣ – تكاليف التشغيل فقط

٤ – تكاليف نقل تعاقدات(كمية بضائع معينة) مصاريف تشغيل المملوكة + مصاريف إضافية للوفاء بالتزامات التعاقد.

- أهمية تقدير التكلفة لتحديد التعريفة (النولون) لاتخاذ قرار التنفيذ أو رفض الشحنة .
- التكاليف المشتركة فى النقل Multipurpose transport : المقصود بها حساب تكلفة نقل نوعيات مختلفة من رسائل البضائع والركاب لمسافات متغيرة وفقا لشروط نقل كل رسالة على حده.
- تحديد سعر خدمة النقل يكون على أساس توزيع التكلفة الإجمالية فى عملية النقل الواحدة لمختلف السلع وفقا للوزن /حجم- مسافة النقل – القيمة السوقية –نوعية البضائع وخصائصها.

تكلفة الفرصة البديلة :

تعريف:

هى طريقة قياس تكلفة السلعة أو الخدمة (القيمة) بمعيار الاستعمالات البديلة وليس تكلفة عناصر الإنتاج.

- وأساساً تعتبر النظرية الإقتصادية أن ميكانيكية الأسعار تكفل التقييم الأمثل لعناصر الإنتاج وإشباع الحاجة إليها بما يماثل أو بما لا يقل عن الإستخدام البديل.
- كما يأخذ اقتصاديون فى اعتبارهم التبعيات الاجتماعية البديلة بنفس ميزان التكاليف الإقتصادية وذلك عند تقرير الإستخدامات البديلة.
- مثال: تكلفة وتبعيات الآثار الاجتماعية نتيجة البطالة (عند الإستغناء عن الأفراد البحريين بالسفن) فى حالة رباط السفينة وإيقافها عن التشغيل نتيجة كساد السوق.
- وتكون المقارنة بين الإستخدامات البديلة بالمفاضلة بي الحساب المالى للنولون والتكلفة المباشرة لإستخدامات البديلة وعائدها.

المفاضلات الأساسية لتكاليف النقل البحرى :

- المفاضلة بين استخدام وسط نقل معين مقابل التكلفة الغير مباشرة للمخـــزون المترتب على أداء وسط النقل الذي تم اختياره.
- السرعة والاعتمادية تؤثران على مستويات المخــزون لكــل مــن البـــائع والمشترى من حيث الكمية المطلوبة ومخزون الأمان.
- تكاليف حيازة المخزون يمكن مفاضلتها بالتكلفة المنخفضة لخدمة النقل (نقل كميات كبيرة لخفض تكلفة النقل ترفع من مستوى وتكاليف المخزون.
- خدمة النقل المفضلة هي التي يترتب عليها أقل تكلفة كلية للوجستيات وتتفق مع أهداف خدمة العميل.

العوامل الحاكمة فى اختيار وسيلة النقل :

السعر : فهي تختلف من نوع واحد من خدمة النقل الى آخر. الـــشحن الجوي هو أكثر تكلفة، ونقل المياه هي الأقل كلفة.

الوقت : هو متوسط الوقت اللازم لنقل شحنة من وجهة نظرهـــا إلـــى وجهتها الأصلية.

نوعية البضائع.

الباب الخامس

التأمين وعقود النقل البحري

الفصل الأول
عقود النقل البحري، صياغتها وأنواعها

مقدمـــة:

يمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره، ويرجع السبب في تلك الأهمية ليس فقط لكونه وسيلة جوهرية للتعارف والتواصل بين الشعوب، إنما جسراً ضخماً للتجارة ومخزناً هائلاً للثروات والموارد الطبيعية. فالنشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة التجارية انتشارًا لاسيما وأن البحار والمحيطات تمثل حوالي ٧١% من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية.

التعريف بالقانون البحري :

يذهب الفقه في عمومه إلى تعريف القانون البحري أنه مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية التي تتم في البحر.

ولتعريفه بصورة أوضح فهو مجموعة القواعد التي تنظم العلاقات الناشئة عن الملاحة البحرية، فهو القانون الذي ينطبق في البحر باعتباره المكان الذي تجري فيه هذه الملاحة البحرية، بواسطة سفينة قابلة للملاحة.

تكوين عقد النقل البحري وخصائصه:

تعريف عقد النقل البحري : هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الناقل بأن ينقل بحراً بضائع لشخص آخر لقاء أجر معلوم.

وعقد النقل البحري يأخذ صورتين أساسيتين :

١. أن يكون ضمن عقود مشارطة الإيجار (Charter parties).

٢. أن يكون عن طريق بوالص شحن (Bills of Lading).

في عقود مشارطة إيجار السفن يتعهد صاحب السفينة بوضع السفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر بقصد الاستغلال البحري لمدة محدودة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة، فالمؤجر يستأجر استعمال السفينة، أما في حالة حجز جزء من السفينة للنقل عليها فإن هذا يتم عادةً عن طريق إصدار بوالص الشحن.

ويتميز عقد النقل البحري بمجموعة من الخصائص، فهو عقد رضائي ومن العقود الملزمة للجانبين وهو عقد تجاري ومن عقود الإذعان. وسنوضح هذه الخصائص بشيء من التفصيل:

١. عقد النقل عقد رضائي:

إن عقد النقل عقد رضائي يتم شفوياً بين أطرافه فهو ينعقد قبل إصدار سند الشحن خاصة في الحالات التي يتم فيها النقل على سفن خطية تسير وفق جداول زمنية موضوعة مسبقاً، فهو عقد غير شكلي لا تلزمه الرسمية، كما أنه ليس عينياً فلا يشترط لتمامه تسليم الشيء المراد نقله.

وقد قررت محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ١١٧ في جلسة ٢٦/٦/١٩٧٨ أن الكتابة في عقد النقل البحري شرط لإثباته لا لصحته أو إنعقاده فهو من العقود الرضائية ينعقد بتطابق إرادتي الناقل والشاحن على نقل البضاعة بحراً وتسليمها إلى المرسل إليه في ميناء الوصول".

والواقع العملي يشير إلى أن عقد النقل البحري يبرم بين الطرفين قبل صدور سند الشحن الذي يوقعه الربان أو وكيل السفينة وبالتالي يكون سند الشحن دليلاً كتابيًا على إبرام عقد النقل إلا لأنه ليس الوسيلة الوحيدة لإثباته وبالتالي يجوز للشاحن إثبات شروط العقد الشفوي بكافة الوسائل، فسند الشحن ليس هو عقد النقل بل هو إثبات له.

وقد نصت المادة (١٩٨) من قانون التجارة البحرية أن الكتابة هي شرط إثبات، استثناءً من الأصل في إثبات العقود التجارية بكافة الوسائل (قاعدة حرية الإثبات).

٢. **عقد ملزم للجانبين:**

عقد النقل البحري عقد تبادلي يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة بحراً وفي مقابل ذلك يلتزم الشاحن بدفع الأجرة المتفق عليها، فهذان الالتزامان متقابلان في العقد ومترابطان فيما بينهما وقد نصت المادة (٢٠٣) من القانون المدني على الالتزامات المتقابلة.

٣. **عقد النقل البحري من عقود الإذعان:**

عقود الإذعان هي من العقود التي تتلاشى فيها إدارة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الآخر، الذي يقبل شروط الطرف الأقوى إذعاناً وخضوعاً بدون مناقشة في شروط العقد. وصفة الإذعان قد تقع على الناقل إذا كان الشاحن في مركز اقتصادي قوي كما لو كان الشاحن جهة حكومية تمتلك حجم عمل كبير ولا يجد الناقل أمامه إلاّ القبول بالشروط التي يضعها الشاحن.

ونجد سند عقد الإذعان في المادة (١٠٤) من القانون المدني، وبالتالي فإذا تضمن عقد النقل البحري باعتباره من عقود الإذعان شروطاً تعسفية كان للمحكمة بناء على طلب الطرف المذعن، أن تعدل عن هذه الشروط أو تعفي الطرف الأول المذعن منها وفقاً لما تقتضيه العدالة كما يترتب على اعتبار عقد النقل من عقود الإذعان أن الشك دائماً يفسر لمصلحة الطرف المذعن،المادة (٢/٢٤٠) من القانون المدني.

٤. **من العقود التجارية :**

نصت المادة (٧/ج) من قانون التجارة على أن إجارة السفن أو التزام النقل عليها تعد أعمالاً تجارية بحرية، ومعنى ذلك أن عقد النقل البحري يعتبر عقداً تجارياً يخضع لأحكام القانون التجاري من جانب الناقل، أما بالنسبة للطرف الآخر فيختلف تكييف العقد بحسب صفته، فإن كان تاجراً أو قام بالعمل لحاجاته التجارية كان العقد تجارياً بالنسبة له، وعلى ذلك فإن عقد النقل البحري

يمكن إثباته في مواجهة التاجر بكافة الوسائل حسب الأصـل، إلاّ أن المشرع البحري استثنى عقد النقل البحري من مبدأ حرية الإثبات في العقود التجارية ونص في المادة (١٩٨) قانون التجارة البحرية على أن عقد النقل يثبت بالبينة الخطية، وهذا يعني أن عقد النقل يثبت كتابة في مواجهة الناقل وفي مواجهة الغير سواء كان الغير تاجراً أو غير تاجر.

أطراف عقد النقل البحري:

عقد النقل البحري له طرفان أساسيان هما الناقل، الشاحن.

أ. **فالناقل (Carrier)** قد يكون مالكاً للسفينة وقد يكون مستأجراً لها مجهزة أو غير مجهزة ويصدر سندات شحن للشاحنين الذين ينقلون بضائعهم على السفينة. فالناقل يتعهد بنقل البضاعة من ميناء إلى ميناء آخر مقابل أجر.

ب. **الشاحن (Shipper) أو المرسل (Consignor)**: وهو الذي يقدم البضاعة للناقل لينقلها من مكان لآخر، فهو يتعهد بتقديم البضاعة لشحنها سواء كان مالكاً لها أو لا والشاحن قد يرسل البضاعة لنفسه فيكون مرسلاً ومرسلاً إليه بنفس الوقت أو قد يرسلها إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه (Consignee) والذي تحكم علاقته بعقد النقل، المادة (٧٣) من قانون التجارة والتي تنص أن "للمرسل إليه حق إقامة الدعوى مباشرة على الناقل من أجل العقد الذي عقده الناقل معالمرسل، وبهذه الدعوى يتسنى له أن يطالبه بالتسليم أو بأداء بدل التعويض عند الاقتضاء لعدم إتمام العمل كله أو بعضه" وبالتالي فإن المرسل إليه يستمد حقه في مسائله الناقل من القانون مباشرة.

إثبات عقود النقل البحري بسندات الشحن:

الكتابة في عقد النقل البحري شرط إثبات لا شرط انعقاد أو صحة، فلا يجوز إثباته بالبينة الشخصية أو القرائن ولكن يجوز إثباته بالكتابة أو ما يقوم مقامها كالإقرار واليمين.

وقد طبقت محكمة التمييز الأردنية ذلك في أحد أحكامها حيث قررت أن سند الشحن هو دليل لإثبات عقد النقل وإثبات عملية الشحن بين أطرافة فهو بمثابة إيصال استلام البضاعة من الناقل، فوثيقة الشحن ليست هي عقد النقل لأن العقد عادة ما يبرم قبل إصدار الوثيقة.

تعريف سند الشحن ووظائفه:

وضحت المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية الأردني تعريف سند الشحن حيث نصت على أن"وثيقة الشحن هي سند البضائع الموسوقة (المشحونة) يعطيه الربان ... "

واشترطت وجود بيانات محددة في هذا السند وتحريره على ثلاثة نسخ، نسخة للشاحن ونسخة للمرسل إليه والثالثة للربان، وقد أوردت إتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ والتي تسمى بإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) Hamburg Rules تعريف لوثيقة الشحن في المادة (٧/١) على أن :- "سند الشحن هو وثيقة تثبت عقد النقل البحري واستلام أو شحن البضائع بواسطة الناقل، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل تقديم هذه الوثيقة، ويدخل في هذا التعهد شرط تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو لأمر أو للحامل".

شكل مستند الشحن :

بينت المادة (٢٠٤) من قانون التجارة بحرية الشكل الذي يجب أن يصدر فيه سند الشحن وكيفية تداوله حيث نصت " تكون وثيقة الشحن إما

لشخص معين أو لأمر أو لحاملها، فالوثيقة لشخص معين تكون غير قابلة للتداول وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين فيها، والوثيقة لأمر تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخاً، وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل وثيقة الشحن المظهرة له ولو على بياض".

ونلاحظ أن سند الشحن لحامله هي حالة نادرة في الحياة التجارية ولا تحدث من الناحية العملية، ونلاحظ أن المشرع قد أبرز قاعدة هامة في النقل البحري وهي عدم تسليم البضائع إلا لمن يقدم سند الشحن مظهراً حتى ولو على بياض، أي أنه لا يجوز للناقل التنازل عن حيازة البضاعة بدون أن يتسلم منه سند الشحن.

وظائف سند الشحن:

لوثيقة الشحن وظائف متنوعة تترتب عليها آثار مختلفة:

١- وظيفتها في إثبات تسليم البضاعة:

فهي وسيلة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن وهي دليل على تقبل الناقل البضاعة لنقلها على مسؤوليته وأنه تسلمها على النحو المذكور في وثيقة الشحن مبيناً كمية البضاعة وحالتها وأوصافها وعلامتها المميزة ونوعيتها ويتعهد الناقل بتسليم البضاعة كما استلمها كماً ونوعاً.

وهذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية بقولها: " أن وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها تثبت ما لم يقم دليل معاكس – تسلم الناقل للبضائع، كما هي مبينة في الوثيقة".

٢- وظيفتها في إقامة الدليل على وجود عقد نقل بحري:

فهي ليست عقد النقل بذاته حيث أن هذا العقد قد أبرم شفوياً قبل إصدار سند الشحن، خاصة أن سند الشحن يتم توقيعه من قبل طرف واحد وهو الناقل أو وكيله والشاحن لا يعتبر طرفاً في سند الشحن ولا يشارك في صياغته، أما

في عقد النقل فإن الشاحن هو طرف أساسي فيه. وفي حالة إصدار سندات شحن ضمن عقود مشارطة إيجار سفن حيث يكون الشاحن هو مستأجر للسفينة فسند الشحن هنا يعتبر إيصال بالبضاعة المشحونة على ظهر السفينة، ولا يعتبر سند الشحن دليلاً على عقد النقل البحري.

أما عندما يقوم الشاحن بتجير سند الشحن إلى مشتري آخر للبضاعة فإن سند الشحن هنا يعتبر دليلاً على عقد النقل.

٣- سند الشحن يعتبر سنداً لملكية البضاعة:

يعتبر سند الشحن ممثل للبضاعة المنقولة المذكورة فيه فيقوم مقامها بالتصرف بها والذي يمثل البضاعة هي النسخة التي يرسلها الشاحن إلى المرسل إلية، وإن إرسال هذه الوثيقة للمرسل إليه هو نقل لحيازة البضائع المنقولة وهي في طريقها إلى المرسل إليه أي حتى قبل تسلمه للبضاعة.

وهكذا فإن صاحب البضاعة يستطيع بيع بضاعته المشحونة في عرض البحر والغرض من ذلك تيسير التصرف بالبضاعة دون الحاجة لتسليمها حيث يكون بوسع من انتقلت إليه ملكية وثيقة الشحن تسلم البضاعة، وخاصة إذا كانت وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها.

ويمكن تلخيص الأسباب التي تجعل من حيازة سند الشحن حيازة للبضائع ما يلي:

أ. إن حامل سند الشحن يحق له تسلم البضاعة في ميناء الوصول.

ب. يستطيع حامل السند نقل ملكية البضاعة خلال الترانزيت من خلال تجيير سند الشحن.

ج. يمكن استخدام سند الشحن كأداة ائتمان لأي دين.

الآثار القانونية لعقود النقل البحري:

يرتب عقد النقل البحري آثاراً قانونية على كل من الشاحن والناقل وحقوقاً للمرسل إليه.

أولاً:- التزامات الشاحن وحقوقه:

هنالك التزامين أساسيين على الشاحن يلتزم بهما بموجب عقد النقل البحري وهما:

أ. تسليم البضاعة للناقل.

ب. دفع أجرة النقل.

أ. إلتزام الشاحن بتسليم البضاعة للناقل:

حيث يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل في الزمان والمكان المتفق عليه فيما بينهما بعقد النقل البحري، حيث انه قد يتم تسليم البضاعة تحت روافع السفينة ويتم رفعها من قبل الناقل.

وعلى الشاحن أن يقدم خطياً علامات الطرود وعددها وكمية البضائع ونوعها ووزنها قبل الشحن إلى الناقل لتقيد هذه البيانات في سند الشحن، وللناقل التحقق من صحة هذه البيانات.

وإنه يفترض بالشاحن أن يكون أميناً وصادقاً في إفادته عن بيانات البضاعة وقد جاءت المادة (٢١٦) من قانون التجارة البحرية وأعفت الناقل من المسؤولية في حالة تقديم الشاحن بيانات كاذبة عن قيمة البضائع وهو على بينة من أمره.

إضافة إلى ذلك فإن من الجزاءات التي تقع على الشاحن والتي تتولد عن التزامه بتسليم البضاعة للناقل ما نصت عليه المادة (٢١٧) قانون التجارة البحرية والتي أجازت للناقل إذا شحنت بضائع من الأنواع الملتهبة أو المتفجرة أو الخطرة والتي ما كان الناقل أو وكيله يرضى بنقلها لو علم بوجود هذه

البضاعة على ظهر السفينة مسبقاً، أن ينظم محضراً عن هذه الواقعة ومن ثم يقوم بإنزالها أو بإتلافها أو إزالة خطورتها بدون مسؤولية عليه مع تحميل الشاحن المصاريف والأضرار التي قد تنتج عن نقل مثل هذه البضاعة.

وقد جاءت المادة (١٣) من إتفاقية هامبورغ ووضعت قواعد خاصة للبضائع الخطرة، كما تلزم الشاحن بإخطار الناقل بخطورة البضاعة المراد نقلها والاحتياطات الواجب إتباعها في حالة كان الناقل على غير علم بخطورة البضائع.

ومن البضائع الخطرة حسب ما أوردته المنظمة البحرية الدولية (IMO) ما يلي: المتفجرات، الغازات المضغوطة، السوائل القابلة للإشتعال، المواد الصلبة القابلة للإشتعال، السموم، المواد المؤكسدة، المواد الآكلة، المواد الخطرة المتنوعة.

ب. إلتزام الشاحن بدفع الأجرة للناقل:

أجرة النقل البحري : هي المقابل الذي يلتزم الشاحن بدفعه للناقل مقابل إلتزامه بنقل البضائع المملوكة للشاحن من ميناء لآخر بموجب عقد النقل وهو قابل للدفع في حالة تسليم البضائع سليمة.

وقد يتم الإتفاق بين الشاحن والناقل على أن يقوم المرسل إليه بدفع الأجرة عند تسليم البضاعة، فإذا لم يدفع كان الشاحن ملتزماً بدفع الأجرة للناقل باعتباره الطرف الأول في عقد النقل، والأصل أن الشاحن يلتزم بأداء الأجرة المتفق عليها عند إبرام العقد أو عند تسليم البضاعة سالمة للمرسل إليه حيث يرتبط حق الناقل بالأجرة بتنفيذ عملية النقل وتسليم البضاعة.

وقد أوضحت المادة (١٨٤) من قانون التجارة البحرية حالات استحقاق الأجرة وحالات عدم استحقاقها وهو نص آمر لا يجوز الاتفاق على خلافه ومنه الشروط التي يضعها الناقل عادةً في سند الشحن من أن الأجرة مستحقة مهما كانت الحوادث.

ولا يحتاج الناقل عادةً إلى ضمانات لاستيفاء أجـرة النقـل إذا كانـت مستحقة الوفاء في ميناء المغادرة لأنه حصل عليها مقدماً أما إذا كانت الأجـرة مستحقة عند الوصول، لكون الشاحن والناقل قد يتفقان على دفع قسم من الأجرة مسبقاً والجزء الآخر عند الوصول فإذا امتنع المرسل إليه عن الوفاء بـالأجرة كان للناقل حق حبس البضاعة التي تحت يده إلى أن يتسلم الأجرة، كما له حق امتياز على البضائع التي قام بنقلها.

وبالنسبة لتقادم دين أجرة النقل وضع المشرع مـدة قـصيرة لـسقوط الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحري رغبة منه في تسوية ديون الرحلة البحرية.

وتطبق المواد (٢١٩) و(٢٢١) من قانون التجارة البحرية على الـدعوى الناشئة عن عقد النقل البحري وعملية النقل البحري وتكون مدة التقادم لمثل هذه الدعاوى سنة تبدأ من تاريخ انتهاء تسليم عقد النقل البحري أو من اليوم الواجب التسليم فيه.

ثانياً:- التزامات الناقل وحقوقه:

لقد نظم المشرع الأردني التزامات الناقل في الجزء السابع من قـانون التجارة البحرية والتي قد حدد المشرع مجال التزامات الناقل في المـادة (٢١١) من القانون حيث حصرها في النقل البحري القاضي بتسليم وثائق شحن، وربطها بالمدة الزمنية من وقت شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، كما أن هذه الالتزامات لا تطبق على عقود مشارطة إيجار السفن، كما أنهـا لا تطبـق على البضائع المشحونة على سطح السفينة ولا على الحيوانات الحيـة، إلاّ أن اتفاقية هامبورغ قد أدخلت الحيوانات الحية من ضمن مفهوم البضائع وذلك في المادة (١/٥).

ولكننا نجد وبتطبيق حرفي لنص المادة (٢١١) من أن بدء النقل وانتهائه يكون من وقت شحن البضاعة حتى تفريغها في المحل المقصود، ولما كان عقد

النقل هو عقد لتحقيق نتيجة أو غاية وهي تسليم البضاعة للمرسل إليه، فقد أتجه القضاء إلى أن عقد النقل البحري لا ينتهي إلاّ بتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه، وهذا ما أكدته محكمة التمييز في العديد من قراراتها وهذا ما أكدته اتفاقية هامبورغ في المادة (٤/١،٢) حيث حددت فترة مسؤولية الناقل على البضائع من وقت تسلمه البضاعة من الشاحن إلى خين تسليم البضاعة للمرسل إليه أو وضعها تحت تصرفه، فجاءت الاتفاقية وفصلت مجال عقد النقل البحري وحدود مسؤولية الناقل، فتسليم البضاعة للمرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق به تنفيذ التزام الناقل البحري وانقضاء عقد النقل أما بالنسبة لالتزامات الناقل فسنقوم بعرضها بشكل موضح:

٣- التزام الناقل تقديم سفينة صالحة للملاحة:

تبرز أهمية هذا الالتزام على الناقل بتقديم السفينة المتفق عليها في مشارطات إيجار السفن أكثر منها في عمليات النقل بسند شحن حيث أنه وفي حالة النقل بسند شحن فإن تعيين السفينة لا يكون ذو أهمية وذلك لأن جوهر عقد النقل هو تحريك البضاعة من مكان لآخر في الزمان والمكان المتفق عليه. ولكن الناقل وفي كل الأحوال ملزم قبل وعند البدء بالسفر بإعداد السفينة إعداداً حسناً لتكون صالحة للملاحة وأن يزودها بالمهمات والرجال والمؤن اللازمة وأن يعمل على تجهيز العنابر وسائر أقسام السفينة لتكون صالحة لشحن البضائع فالصلاحية للملاحة تعني أن تكون السفينة قادرة على تحمل مصاعب الرحلة البحرية المطلوبة وتكون معدة ومجهزة لذلك وهذا ما نصت عليه المادة (١/٢١٢) من قانون التجارة البحرية.

٢. الإلتزام بشحن البضائع:

والشحن هو عملية رفع البضاعة عن الرصيف ووضعها على ظهر السفينة، ويتم الشحن عادةً من ميناء التحميل ويلتزم به أصلاً الشاحن ولكنه قد يقوم الإتفاق أن يقوم الناقل بعملية الشحن وبالتالي يتحمل الإلتزامات الناشئة عنه

ولكن ما يحدث من الناحية العملية أن هنالك شركات شحن وتفريغ متخصصة لهذا الغرض.

٤. الرّص والتحزيم:

ويقصد بالرص وضع البضاعة المراد نقلها في الأماكن المعدة لها في عنابر السفينة أو على سطحها بطريقة تحفظها ولا تعرضها للتلف وتوضع البضاعة بصورة فنية لتحقيق التوازن في السفينة.

فسلامة الرص تدخل ضمن إلتزامات الناقل ووظائف الربان من أجل المحافظة على البضاعة وتوازن السفينة، ويعتبر عيب الرص إخلال بالإلتزام الناقل العقدي ويسأل عنه مسؤولية عقدية. أما بالنسبة لرص البضاعة على سطح السفينة قد أخرجت بضائع السطح من تطبيق القواعد القانونية عليها، أما إتفاقية هامبورغ فقد وسعت مفهوم البضائع حيث أدخلت في معناها بضائع السطح .

وهنالك حالات يجوز للناقل أن يرص البضاعة على سطح السفينة إذا توافرت الشروط التالية:

١. أن يحصل الناقل على موافقة الشاحن الخطية على ذلك وتوقيعه على وثيقة الشحن بما يفيد بموافقته على وضع البضاعة على سطح السفينة.

٢. إذا كانت الأعراف البحرية تجيز هذا النوع من الرص على السطح كالأخشاب مثلاً أو المعدات التي لا يمكن إنزالها في العنابر.

٣. إذا كان الرص على سطح سفينة من السفن الساحلية لأن مثل هذه السفن لا تتعرض لأخطار أعالي البحار.

٤. الإلتزام بالنقل:

يلتزم الناقل بنقل البضائع من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول كما يلتزم الناقل بأن يتبع

خط السير المعتاد وإذا إتفق على طريق في سند الشحن فلا يجوز له أن يسلك طريق آخر ولا أن يعرج على موانيء لم تجر العادة الوقوف فيها.

ونجد أن قانون التجارة البحرية قد خلا من نص يعالج الطريق التي يجب على الناقل البحري سلوكها، إلا أن قانون التجارة قد أوجب على المرسل في عقد النقل أن يعين بوضوح للناقل الطريق التي يلتزم بإتباعها المادة (١/٧١) من قانون التجارة.

٥. ميعاد النقل:

لم يحدد قانون التجارة البحرية مدة تنقل خلالها البضاعة من ميناء المغادرة حتى ميناء الوصول إلا أن قانون التجارة قد أشار إلى مدة النقل فالمادة (٧٦) من قانون التجارة أسقطت حق إقامة الدعوى على الناقل بعد سنة تبدأ من اليوم الذي كان يجب فيه التسليم في حالة هلاك الشيء أو التأخير في تسليمه وعلى ذلك كان لا بد من تحديد مدة النقل حيث أن حق إقامة الدعوى على الناقل تسقط إذا مرت سنة من الوقت الذي كان يجب أن تسلم فيه البضاعة.

أما المادة (٣/٥) من قواعد هامبورغ فقد إعتبرت البضاعة مفقودة إذا تأخر الناقل عن تسليمها للمرسل إليه مدة ستين يوماً متتالية تلي موعد التسليم المتفق عليه أو المعقول.

٦. المحافظة على البضاعة:

يلتزم الربان بالمحافظة على البضائع المشحونة على السفينة حتى تسليمها للمرسل إليه ويحدد العرف التجاري عادة شروط هذا الإلتزام.

٥- الإلتزام بعدم تغيير السفينة أثناء الرحلة البحرية:

وتظهر أهمية هذا الإلتزام في عقود مشارطات السفن، أما في حالة النقل بسندات شحن فلا تعين السفينة عادةً إنما يتفق فقط على عملية النقل، فقد يلجأ الناقل إلى تغيير السفينة إذا اضطرته مخاطر البحر أو إعلان الحرب ونقل البضائع لسفينة أخرى من سفن الدول المحايدة، وبالطبع فإنه على الناقل عند

تغيير السفينة أن يختار سفينة صالحة للملاحة وأن يعتني بالبضاعة جيداً أثناء التفريغ وإعادة الشحن وأن يخطر الشاحن بذلك وأن يرسل له سند الشحن الذي تسلمه من السفينة الثانية كي يتمكن من استلام الحمولة والتأمين عليها.

٦- الإلتزام بتوصيل البضاعة إلى ميناء الوصول:

يلتزم الناقل أساساً بنقل البضاعة من ميناء التحميل إلى الميناء المتفق عليه لتفريغ البضاعة وتسليمها للمرسل إليه أما معنى الميناء الذي تحمل منه السفينة والتي تفرغ فيه الحمولة فيصعب إيجاد تعريف دقيق لميناء التحميل والتفريغ ولكنه قد يشكل ميناء إن كان فيه مكان لوقوف السفن بسلام وشاطيء يمكن استعماله للتحميل والتفريغ بسهولة وبعض التسهيلات اللازمة لحركة السلع التجارية.

٧- إلتزام الناقل بتفريغ الحمولة:

والتفريغ هو العملية المادية التي تتضمن إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف ميناء الوصول، ويعتبر التفريغ جزءاً من عقد النقل البحري وفقاً لما جاء في المادة (٢١١) من قانون التجارة البحرية ويستفاد من هذا النص أن الشحن هو التزام على الشاحن والتفريغ إلتزام على الناقل.

٨- إلتزام الناقل بتسليم البضاعة:

والتسليم هو عملية قانونية يتحدد زمانها ومكانها بموجب ما تم الإتفاق عليه في سند الشحن، ويكون التسليم بوضع الشيء تحت تصرف المرسل إليه أو المظهر إليه سند الشحن.

ويجب التفريق هنا بين تسليم البضاعة للمرسل إليه وما بين تفريغها في الميناء، إذ أن تسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ إلتزام الناقل ويترتب عليه إنقضاء عقد النقل، أما التفريغ للبضاعة فهو عمل مادي يتحصل بإخراج البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء.

فتسليم البضاعة للمرسل إليه هو العمل القانوني الذي يتحقق بـه تنفيذ إلتزام الناقل البحري وإنقضاء عقد النقل ومن تاريخ التسليم تبـدأ مـدة تقـادم الدعوى التي ترفع على الناقل بسبب هلاك أو ضرر البضاعة أو مـن اليـوم الواجب التسليم فيه المادة (٢١٩) والمادة (٢٢٠) من قانون التجارة البحرية.

التزامات وحقوق المرسل إليه

من أهم التزامات المرسل إليه :

٩- دفع الأجرة إذا كانت مستحقة عند الوصول :

أن يستلم البضاعة أما إذا امتنع المرسل إليه عن تسلم البضاعة أو إذا لم يتقدم أحد لاستلامه. كان على الربان أن يطلب إيداعها لدى شخص ثالث لغايـة دفع أجرة السفينة أو يطلب بيعها إذا كانت عرضة للتلف .

ويتم إثبات تسليم البضاعة للمرسل إليه عن طريق تسليم نـسخة سـند الشحن الموجودة لديه إلى الربان، ولكن جرت العادة أن يسلمها المرسل إليه إلى وكيل السفينة الذي يعطيه مقابل ذلك إذناً باستلام البضاعة وهو ما يسمى بـأمر التسليم وعندما يتسلمها المرسل إليه يتم التأشير على أمر التسليم بما يفيد استلام البضاعة.

وتسليم البضاعة لا يكون إلاّ بتقديم سند الشحن فهو الإيصال الذي يعطيه الناقل للشاحن لإثبات استلامه البضاعة وهو يعتبر ممثلاً للبضاعة فـلا يمكـن تسليمها لأي شخص إلاّ إذا كان يحوز هذا السند حيازة قانونية. كمـا أن سـند الشحن يعتبر سند ملكية للبضائع المشحونة، وبالتالي فإن الناقل لا يـسمح لأي شخص باستلام البضاعة منه إلاّ إذا تقدم بسند شحن يحوزه حيازة قانونية.

إلاّ أن الناقل وفي بعض الحالات قد يسلم البضاعة دون أن يقدم المرسل إليه سند الشحن وذلك في حالات وصول السفينة قبل استلام سند الشحن ففي هذه الحالة ورغبة من الناقل للإستجابة لطلب المرسل إليه الذي بحاجـة للبـضاعة

ولعدم تأخير السفينة فإن الناقل يوافق على تسليم البضاعة للمرسل إليه بدون سند الشحن بشرط الحصول على تأمين لضمان المخاطر التي ينطوي عليه مثل هذا العمل. وعادةً ما يكون عبارة عن تأمين مصرفي من الدرجة الأولى.

الفصل الثانى

التأمين البحرى

أولا : تعريف التأمين:

١- **التأمين في اللغة** : مصدر أمَّن يؤمِّن مأخوذة من الاطمئنان الذي هو ضد الخوف ومن الأمانة التي هي ضد الخيانة . يقال أمَّنهُ تأميناً وائتمنه واستأمنه.

٢- **تعريف عقد التأمين التجاري** :

عقد يلتزم بمقتضاه المؤمِّن بتعويض المؤمَّن له عن الضرر اللاحق به في معرض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لايتجاوز هذا التعويض قيمة الأشياء الهالكة .

أنواع التأمين البحرى :

تُصنف أشكال عقود التامين البحري إلى ثلاث أنواع :

١ – **النوع الأول: يعتمد على موضوع التامين:**

أ- تامين على جسم السفينة،

ب- وتأمين على البضاعة،

ت- وعقود تأمين النولون (أجرة النقل او الشحن)

٢ – **النوع الثاني : يعتمد على مدة التامين:**

أ- تكون وثيقة التامين لرحلة معينة .

ب- لمدة معينة .

٣. **النوع الثالث: يعتمد على نوع الخسائر :**

١- وثائق تغطي الخسائر الكلية .

٢- ووثائق تغطي جميع الخسائر ماعدا الخسائر الخاصة .

٣- ووثائق ضد جميع الأخطار.

أنواع عقود التأمين البحرى:

لهذا تعاونت شركات التامين على إعطاء صفات للعقود فأصبحت ثلاث أنواع: 'Clauze "C' "A "B

أولا: الأخطار المغطاة في الشرط (Claus C)

يغطي هذا الشرط :

- عدم وصول كامل الحاوية NON-Delivery of whole container.
- انجراف البضاعة من السفينة Washing over board
- الخسائر أو الأضرار التي تصيب الشيء المؤمَن عليه والتي يُعزى سببها بصورة معقولة إلى عدة عوامل منها :
- الحريق أو الانفجار.
- جنوح أو شحط أو غرق أو انقلاب السفينة أو المركب.
- انقلاب وسيلة النقل البري أو خروجها عن القضبان الحديدية.
- تصادم أو احتكاك السفينة أو المركب أو وسيلة النقل بأي جسم خارجي عدا الماء.
- تفريغ البضاعة في ميناء إغاثة.
- الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالشيء المؤمن عليه ويكون سببها:
- التضحية في الخسارة العامة.
- الرمي Jettison

الشكل الثاني: "Clause "B.

الأخطار المغطاة في الشرط ب (Clause B) هي ذات الشروط في الشرط C بالإضافة إلى:

١. الزلزال أو ثورة البراكين أو الصواعق.
٢. اكتساح الأمواج لسطح السفينة أو المركب.

٣. دخول مياه إلى السفينة أو المركب أو وسيلة النقل أو الحاوية أو الشاحنة أو مكان التخزين.

٤. الخسارة الكلية لأي طرد يفقد بسقوطه من على متن السفينة أو بسقوطه أثناء التحميل على أو التفريغ من السفينة أو المركب .

أما الشكل الثالث من شرط التأمين البحري Clause "A" :

إنه تأمين شامل لكل مايصيب السفينة وماعليها، والأخطار الرئيسية المشمولة بالتغطية التأمينية بموجب هذه الوثيقة :

(الحريق الصواعق، الانفجار، جنوح السفينة بسبب ارتطامها بالأرض أو احتكاكها بجسم صلب، أضرار المياه الثقيلة، تصادم السفن، القرصنة، خيانة الربان أو طاقم السفينة، أخطار التلوث، المسؤولية عن التصادم بين السفن العوارية العامة، بذل الجهد لتقليل الخسارة (الجهد والعمل). كل مايتعلق بطاقم وركاب السفينة) .

ولكن هنالك استثناءات تفرضها شركات التامين منها على سبيل المثال لا الحصر :

- استثناءات عامة.
- استثناءات خاصة.

الاستثناءات العامة:

لا يغطي هذا التأمين بأي حال :

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التي تعزى إلى سوء تصرف مقصود من المؤمن له.
- التسرب العادي، أو النقص الطبيعي في الوزن أو الحجم ،أو البلى والتمزق العادي للشيء المؤمن عليه.
- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التي يكون سببها عدم كفاية أو عدم ملائمة تغليف أو تهيئة الشيء المؤمن عليه (ويعد من قبيل التغليف

لأغراض هذا الشرط التستيف في حاوية أو شاحنة، على أن يكون التستيف قد تم قبل انعقاد هذا التأمين أو أن يكون قد تولاه المؤمن له أو مستخدموه).

- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف المسببة عن عيب ذاتي أو عن طبيعة الشيء المؤمن عليه.
- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف التي يكون سببها المباشر التأخير، حتى ولو كان سبب التأخير خطر مؤمن منه .
- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناشئة عن الإعسار أو العجز المالي لمالكي السفينة أو مديريها أو مستأجريها أو مشغليها.
- الضرر أو التلف المتعمدين للشيء المؤمن عليه أو أي جزء منه بفعل عمل غير مشروع من قبل أي شخص أو أشخاص.
- الخسائر أو الأضرار أو المصاريف الناشئة عن استعمال أي سلاح حربي يستخدم فيه الانشطار و/أو الانصهار الذري أوالنووي أو أي تفاعل آخر مشابه أو تستخدم فيه قوة أو مادة مشعة.
- **الاستثناءات الخاصة :**

شترطها بعض شركات التامين :

- شرط استثناء عدم الصلاحية للملاحة أو عدم الملائمة.
- شرط استثناء أخطار الحرب.
- شرط استثناء أخطار الإضرابات .

في هذا السياق يجب أن نفرق بين:

أنواع وثائق التأمين البحرى :

- وثيقة التأمين البحري التي تغطي الأخطار البحرية العادية للبضائع المنقولة بحراً Marine Cargo Insurance Policy.
- وبين وثيقة التأمين التي تغطي الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة والآتها Marine Hull Insurance Policy.

- الأولي: تغطي في شكلها الأوسع شمولاً كافة التلفيات والعجز الذي قد يلحق الشحنة موضوع التأمين بالإضافة إلي حصة مالك الشحنة في العوارية العامة أو مصاريف الإنقاذ من المخازن للمخازن I.C.C. From warehouse to warehouse.

- **أما الوثيقة التأمينية في شكلها الأوسع شمولاً :**

أيضًا تغطي التلفيات التي قد تلحق بالسفينة أو الآتها أو ملحقاتها من مولدات وأوناش وخلافه نتيجة لخطر مغطي تأمينيا طبقا لشروط I.T.C. Hull.

وكلتا الوثيقتين تستثني من التغطية أي تلف أو غرق أو حريق ناجم عن إخطار الحروب أو الحرب الأهلية والثورة والعصيان والتمرد والمنازعات التي تنشئ عن ذلك والاستيلاء والحجز والإيقاف والمنع والألغام المتفجرة والطوربيدات والقنابل أو أي أسلحة حرب متفجرة والإضراب والاعتصام والشغب أو أي عمل إرهابي.

وثائق التأمين البحرى والاخطار التى تغطيها :

❑ **وثيقة التأمين البحري على السفينة:**

لقد تضمنت الوثائق تفصيلاً لكل الأخطار الواجب تغطيتها وضمانها وأيضاً ما هو مستثنى من ضمانات معينة منها :

-الإخطار لا تغطيها هذه الوثيقة.

- تشتمل على مدى ومدة الغطاء التأميني,

- تشتمل على أسماء مينائي القيام والوصول .

كذلك مقدار الالتزام المادي للمؤمن له ونوع العملة النقدية التي يدفع بها الالتزام المقرر وأيضاً ينص في الوثيقة على طريقة التعويض اللازمة في حدود نوعية ونسب العوارية المتفق عليها.

أنواع وثائق التامين البحري

مرَّ معنا أشكال وأنواع التامين البحري فتحدثنا عن الشروط (Clauze) A,B,C وهي التصنيف حسب الخسائر وهذه لاتختلف عنها بصورة عامة تكون على قسمين (مفتوحة أو مغلقة):

(١) وثائق تأمين رحلة بحرية بعينها وضد أخطار محددة من بدء الرحلة وحتى وصولها إلى ميناء الوصول بسلام وأمان .

(٢) وثائق تأمين محددة المدة ومن المصطلح عليه أن الحد الأدنى لها سنة واحدة وهى الأكثر شيوعا.

(٣) وثائق تأمين البضائع ضد الحريق والاعتداء والإلقاء في البحر والإيقاف السلطوي والكوارث والأضرار وهناك بعض الاستثناءات لبعض الأنواع التي لا تشملها هذه الوثائق ومعظمها غذائية .

(٤) وثائق تأمين السفينة أو جسمها وأجهزتها وقواربها وفرشها من أخطار القرصنة واللصوصية والسفن الحربية والاعتداءات والحرائق والإيقاف السلطوي وخيانة الطاقم والأضرار العامة كالحوادث والمصادمات وغيرها.

شروط عقد التامين :

يتوقف الاكتتاب وتحديد أسعار تأمين الوحدات البحرية على مجموعة عوامل تلعب كل منها دور هام في قرار التامين على السفن منها :

- **نوع السفينة:** حيث تتعدد أنواع الوحدات البحرية من وحدات :

أ- سفن بضائع عامه تعمل على خط ملاحي منتظم وأخرى جواله .

ب- سفن الركاب والعبارات .

ت- سفن نقل البضائع الصب .

ث- ناقلات البترول والصهاريج .

ج- وحدات الخدمات البحرية كالقاطرات .

ح- لنشات النزهة .

- **نشاط السفينةTrade** : حيث يلعب نشاط السفينة في تحديد العائد من وراء تشغيلها، وهذا بدوره يؤثر في مدى قدرة الشركة المالكة على القيام بالصيانة اللازمة واستخدام الطاقم المؤهل .
- **الإدارة Management** : يتطلب إدارة السفينة دراية خاصة بظروف النقل البحري، حيث توجد حاليا منافسة قوية بين خطوط الملاحة العالمية في الاستحواذ على السوق، إن عدم قدرة الإدارة على توفير التشغيل الاقتصادي للسفينة سوف يكون له أثرة في عدم قدرة الشركة على توفير الموارد المالية اللازمة لتشغيل السفينة وبالتالي تحميلها بمرهونات بنكيه وأعباء ماليه قد تؤدى إلى الإعسار .
- **شروط التغطية التأمينية**: حيث تتراوح بين تغطية محدودة في صورة هلاك كلي للوحدة أو تغطيه شاملة. وهذا يتطلب بالإضافة إلى دراية بشروط التغطية التأمينية للوقوف على شروط الاتفاقيات والقوانين الدولية التي تحكم الملاحة البحرية كقواعد يورك انتيورب لتسويه العواريه العامة وكذلك إجراءات التحكيم في حاله وجود نزاع أو مصاريف إنقاذ والاتفاقيات الخاصة بمنع وتقليل التلوث .
- **القيمة التأمينية**: لا تتوقف القيمة التأمينية للوحدة على ما بها من ماكينات وتجهيزات وجسم فحسب ولكن كيفية تشغيل السفينة والعائد الذي تحققه يلعب دور كبير في تقدير القيمة التأمينية للوحدة . فالسفن التي يتم تشغيلها بطريقة اقتصادية مما يجعلها تدر عائداً أعلى من سفينة أخرى مماثلة لها في المواصفات يتم تقدير قيمتها التأمينية بأعلى من تلك التي لا تدر ذات العائد . إننا يجب النظر إلى السفينة على أنها خط إنتاج محلى كلما زاد إنتاجية زادت قيمته التي يتعين التأمين بها .

- **عمر السفينة** : السفينة حديثة الإنشاء غالبا ما تكون مجهزة بأحدث أجهزة الملاحة ومكافحة الحريق وأقل عرضه لتعطل الماكينات وأكثر قدرة على مجابهة الأخطار البحرية . وإن الإحصائيات المنشورة تدل على ان أكثر السفن عرضه لحالات الهلاك الكلي من ٢٠ – ٢٥ سنة وأنه كان المعدل بعد هذا العمر يتناقص .

إذن الشروط التي يجب توفرها في موضوع التأمين لكي يكون قابلاً للتأمين هي :

١- شروط فنية:

- ان تكون الأخطار المغطاة موزعة.
- انه عند تحقق الخطر يمكن قياس وإحصاء الضرر.

٢- شروط اقتصادية:

- ان لايكون احتمال تحقق الخطر اكيداً
- توفر عدد كاف من المؤمنين .

٣- مبادئ قانونية:

أ- مبدأ منتهى حسن النية: ان في جميع العقود يجب ان يكون المتعاقدين على علم ودراية بالشروط والأحكام الواردة في العقد، ولكن في عقود التامين يكون الاعتماد على مصداقية المؤمن عليه في ذكر جميع الحقائق المتعلقة بموضوع التامين.

ب- ميدأ السبب القريب (وهو مايتعلق بموضوع تجاري ربحي بحت لانه ينطوي على)

ت- مبدأ المشاركة – اساسه عقد .

ث- مبدأ التعويض – بالنسبة للتاجر .

ج- مبدأ المصلحة التأمينية – بالنسبة للشركة .

الباب السادس

طرق تشغيل السفن

الفصل الأول
الخطوط المنتظمة

طرق تشغيل السفن:

يلعب النقل البحري دوراً أساسياً بالنسبة لاقتصاد الدول النامية وذلك لما يحدثه من اثر في شكل زيادة الدخل القومي. ففي حالة استيراد السفن من الخارج فلن يكون هنالك استخدام عنصر محلي في الاستثمار وبالتالي لا يترتب علي ذلك اضافة للدخل القومي علي خلاف مايحدث عند الاستثمار في مصنع استوردت الاته من الخارج فهنالك (مدخل محلي (يتمثل في التركيب والانشاء واذا تم بناء السفينة محلياً يلاحظ أن آثار الدخل الذي تم توليده يكون كبير لان القيمة المضافة في مجال السفن مرتفعة.

طبيعة النقل البحري:

يعتبر النقل البحري احد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون في استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب كما يعتبر النقل البحري عنصر من عناصر لوجستيات التجارة.

كما أن خدمة النقل البحري تتم إما وفق سوق خطوط منتظمة أو سوق سفن جوالة أو الاسواق المشابهة.

سوق النقل البحري:

يوصف النقل البحري بانه سوق شديد التنوع نتيجة للتغير الكبير والمستمر الذي يتصف به فهو يقدم للشاحن العديد من الخيارات وعلى اساس تنافسي لينتقي منه الشاحن ما يناسب احتياجاته .

فإذا قدر للشاحن ان يتمتع بالمميزات التي تتيحها الخيارات فعليه عند الاختيار أن:

١- معرفة نوع الخدمة المتاحة على كل خط ملاحي لكل نوع من أنواع البضائع وبنود العقد المتعلقة بها.

٢- مراقبة سوق النقل الملاحي العالمي عن كثب ومعرفة اسعار النولون المختلفة لكل سوق.

فقد تعرض احدى السفن التي تعمل وفق خط ملاحي غير منتظم سعرنقل أقل من سفينة خط منتظم ولكن قد تتخذ خط ملاحي اطول وعلى هذا فعلى الشاحن المفاضلة بين هذين الامرين .

طرق تشغيل السفينة :

يتم تقسيم طرق تشغيل السفن إلى قسمين :

١. الخطوط منتظمة
٢. الخطوط جوالة.

- الخطوط المنتظمة :

- هى خطوط ذات مواعيد ابحار منتظمة وخطوط سير ثابتة ومعلنة مسبقاً وملاك هذه السفن هم ناقلون عموميون .
- والبضائع فى هذه الخطوط هى بضائع عامة اتنوعة وعالية القيمة واغلبها بضائع محواة ويتم النقل طبقاً لسند شحن واحد وأجرة النقل ثابتة لفترة زمنية محددة ومعلنة مسبقاً لكل نوع من البضاعة والسفن فى الخطوط المنتظمة معظمها سفن حديثة وسريعة.
- وهيكل الشركة فى هذه الخطوط كثيفة العمالة ذات اقسام متعددة قد يكون لها فروع او ممثلين فى الخارج ويتم الحصول على البضاعة عن طريق الاعلان او الوكلاء بالموانى المختلفة .

- أبسط أشكال عمل الخطوط المنتظمة هو أن تكون هناك مجموعة من السفن التى تعمل بين مجموعة من الموانى بصفة منتظمة فتشكل هذه السفن فيما بينها مؤتمرا ملاحيا يقوم بالخدمة على هذا الخط .

❑ المؤتمرات الملاحية:

المؤتمرات الملاحية هى مجموعة من الشركات الملاحية أو ملاك السفن الذين يعملون فى نفس المنطقة الجغرافية اتفقوا فيما بينهم على فرض تعريفة شحن موحدة والإلتزام بنفس شروط وبنود عقد النقل فى مواجهة كافة الشاحنين، والعمل طبقا لمواعيد وخطوط سير ثابتة ومحددة حيث يساعد ذلك المصدرين والمستوردين والتجار بصفة عامة على التخطيط الجيد لعقد الصفقات التجارية من حيث تحديد مواعيد الشحن ومواعيد الإستلام .

وأحيانا تفرض هذه المؤتمرات الملاحية فئتين مختلفتين من سعر الشحن لنفس السلعة ولنفس الرحلة , حيث يعرض السعر الأقل على الشاحنين أو التجار الذين يوقعون على ما يسمى " عقد الولاء" والذى بمقتضاه يلتزم الشاحن أو التاجر باستخدام سفن هذا المؤتمر الملاحى فقط دون غيرها من السفن على هذا الخط . أما الشاحن الذى لم يوقع على مثل هذا العقد فإنه يستخدم سفن المؤتمر الملاحى ما شاء ذلك ولكن بسعر شحن أعلى .

وقد تمتلك الشركة التى تعمل بنظام الخطوط المنتظمة سفينة واحدة أو عدة سفن أو تستاجر عددا من السفن لمدة زمنية للقيام بنفس الخدمة وقد تعمل هذه السفن على خط ملاحى واحد أو أكثر طبقا لحجم التجارة على هذا الخط، ولم يقتصر العمل بنظام الخطوط المنتظمة على خدمة النقل البحرى فقط بل أصبح الإتجاه الحديث أن بعض المؤتمرات الملاحية أو بعض أصحاب السفن العاملة على الخطوط المنتظمة يقوم بخدمة النقل متعدد الوسائط أى من الباب إلى الباب بدلا من نظام الخدم السابق الذى يعرف بأنه من الميناء إلى الميناء، إلا أن هذه الخدمة (من الباب للباب) تتطلب شبكة من الحاسبات الآلية

والإتصالات عالية الكفاءة والتعقيد حتى يمكن متابعة حركة البضائع فى جميع مراحلها كمل تتطلب أيضا كفاءة لوجستية فائقة لكى تلعب دورها فى حركة البضائع المنقولة داخل إطار زمنى دقيق .

وعلى الجانب الآخر من السفن والموانى نجد أن معظم البضائع المنقولة على سفن الخطوط المنتظمة هى بضائع عالية القيمة من نوعيات متعددة تصل إلى مئات أو آلاف الأنواع تحمل السفينة من هذه النوعيات العشرات أو المئات فى الرحلة الواحدة. معظم هذه البضائع تستف داخل حاويات لسهولة نقلها وتداولها ولكن الأهم لكى يمكن شحنها على سفن الحاويات للإستفادة من السرعات العالية لهذه السفن , بعكس السفن الجوالة التى غالبا ما تنقل بضائع قليلة القيمة وتشحن نوعا واحدا أو إثنين من البضاعة فى الرحلة الواحدة .

ويمتاز العمل على الخطوط المنتظمة بأن عقود النقل على هذه السفن لها صيغة موحدة ثابتة تسمى " سند الشحن" التى تشمل نفس البنود والشروط التى تسرى على جميع الشاحنين بغض النظر عن كميات أو نوعيات البضاعة المشحونة .

يمكن تلخيص ما سبق فى أن الشركات الملاحية التى تعمل على نفس الخط الملاحى تتجمع فيما يسمى بالمؤتمر الملاحى وأن جميع أصحاب أو مشغلى هذه السفن هم ناقلون عموميون بموجب القوانين ولذلك فهم لا يستطيعون التميز بين شاحن وآخر فى السعر أو الخدمة ولذلك توضع تسعيرة موحدة لكل نوع من أنواع الشحنات لكل مسافة من المسافات تلتزم بها جميع سفن المؤتمر الملاحى الواحد وهذه الأسعار معلنة مسبقا.

ونظرا لتنوع الشحنات وكثرة الشاحنين على السفينة الواحدة فإن شركات الخطوط المنتظمة هى شركات كثيفة العمالة حيث يتكون فرعها الرئيسى من أقسام متعددة منها الخاص بالتسويق وقسم خاص بمتطلبات السفينة وقسم هندسى لمتابعة الإصلاحات وأعمال الصيانة وقسم للموارد البشرية والأفراد وقسم للشئون القانونية وقسم خاص بالتأمين والمطالبات .. الخ . كما تميل معظم هذه

الشركات إلى إنشاء مكاتب خارجية فى الدول التى تعمل عليها السفن أو قد تلجأ إلى تعيين وكلاء ملاحيين فى الموانئ التى تتردد عليها سفنها لمتابعة وخدمة هذه السفن.

- وللتميز بين السفن العاملة على الخطوط المنتظمة والسفن الجوالة فإن أول ما يجب مراعاته أن أصحاب أو مشغلى سفن الخطوط المنتظمة هم ناقلون عموميون وهى نقطة هامة جدا وعليه :

١- الشركات التى تعرض خدمات النقل البحرى عموما سواء أن كانوا يعملون فى الخطوط المنتظمة أو السفن الجوالة هم من يطلق عليهم لفظ الناقلون وزبائنهم يطلق عليهم لفظ الشاحنون .

٢- تنشر شركات الخطوط المنتظمة أسعار نقلها وخطوط سيرها والموانى التى تترددعليها وتواريخ وصول ومغادرة هذه الموانى، كما تلتزم أمام الشاحنين بهذه المواعيد والأسعار وخطوط السير بغض النظر عن كميات البضاعة المتوفرة فى أى ميناء أو عدم وجودها إطلاقا . كما تتميز بالأنواع المتعددة من البضائع المنقولة وكثرة عدد الشاحنين.

٣- السفن الجوالة غالبا ما تنقل نوع واحد من البضاعة أو نوعين على الأكثر فى الرحلة الواحدة لشاحن واحد فقط . كما ليس لها خط سير محدد .

٤- للتفريق بين شحنات الخطوط المنتظمة وشحنات السفن الجوالة، نجد أن النوع الأول يشمل كل ما يطلق عليه بضائع عامة، فى حين يشمل النوع الثانى تلك البضائع المفرطة أو السائبة مثل الحبوب وخامات المعادن والبترول ومنتجاته والغازات المسالة والتى تشحن على هذه الصورة بكميات كبيرة .

الفرق بين سفن الخطوط المنتظمة والسفن الجوالة

	سفن الخطوط المنتظمة	السفن الجوالة
طبيعة العمل	ذات مواعيد إبحار منتظمة وخطوط سير ثابتة ومعلنة مسبقا.	ليس لها مواعيد محددة وخطوط السير متغيرة حسب السوق.
نوعية الناقل	ملاك هذه السفن هم ناقلون عموميون.	ملاك هذه السفن هم ناقلون خصوصيون.
طبيعة الشحنة	تنقل بضائع عامة متنوعة وعالية القيمة وأغلبها بضائع محواة.	تنقل بضائع متجانسة منخفضة القيمة مثل الحبوب وخامات المعادن والبترول ومنتجاته.
عقد النقل	يتم النقل طبقا لسند لشحن موحد.	يتم النقل بعقود مشارطة مختلفة .
أجرة النقل	ثابتة لفترة زمنية محددة ومعلنة مسبقا لكل نوع من البضاعة.	تخضع للتفاوض طبقا لميكانيكية العرض والطلب.
تصميم السفينة	معظمها سفن حديثة وسريعة.	سفن أعمارها كبيرة نوعا ومتوسطة السرعة.
هيكل الشركة	كثيفة العمالة ذات أقسام متعددة قد يكون لها فروع أو ممثلين في الخارج.	العمالة قليلة العدد جدا ولكنها عالية الكفاءة والخبرة.
الحصول على البضاعة	يتم ذلك عن طريق الإعلان أو الوكلاء بالموانئ المختلفة.	يتم من خلال السماسرة والوسطاء.
نوع بوليصة (سند الشحن)	سند شحن LINER	سند شحن CHARTER

❖ الخلفية التاريخية للمؤتمرات الملاحية :

غالبا ما يوصف مؤتمر " كلكتا – المملكة المتحدة " بأنــه أول مــؤتمر ملاحى وهو فى الواقع أول مؤتمر ملاحى حديث . ففى وقت إفتتاح قناة السويس سنة ١٨٦٩ اصبحت السفن البخارية أكثر كفاءة وحلت محل الكثير من الـسفن الشراعية التى كانت تعتمد على قوة وإتجاه الرياح فى تسييرها مما أعطى للسفن البخارية وخصوصا بعد عبورها لقناة السويس وتقصير المـسافة بـين القـارة الأوربية والهند ميزة تنافسية عالية على السفن الشراعية التى كانت تدور حول رأس الرجاء الصالح فى جنوب القارة الإفريقية نظرا لأن الرياح فـى البحـر الأحمر لم تكن مواتية بالصورة التى تساعد السفن الشراعية فى الملاحـة فـى البحر الأحمر وبالتالى زادت مدة الرحلة بين أوروبا والهند بصورة كبيرة عـن مثيلتها فى السفن البخارية. كذلك لم تكن السفن البخارية تقطع الرحلة فى زمن أقل فقط ولك كان من الممكن للشاحنين توقع وقت وصولها للمـوانى بدرجـة معقولة من الدقة وهو ما يحتاجه الشاحنين . ولمواجهة هذه المزايا التى أصبحت تحققها السفن البخارية لجأ أصحاب السفن الشراعية إلى خفض أسعار الـشحن الأمر الذى قوبل بموافقة من ملاك السفن البخارية على هذا الحق فى تخفـيض سعر النقل . ولكن سرعان ما ظهر الصراع بين الطرفين.

وفى عام ١٨٧٥ تقابل أعضاء مؤتمر " كلكتـا – المملكـة المتحـدة " والمكون من بعض الشركات الملاحية وقرروا بصفة جماعيـة إلغـاء الحـق الممنوح للشاحنين فى الإختيار بين الشحن على سفنهم أو علـى سـفن خـارج مؤتمرهم، كما تبنى أعضاء المؤتمر أسعار شحن موحدة وكذلك توحيد شـروط وبنود عقد النقل.

ولقد كان من المتوقع أن هذه الإجراءات سوف تؤدى إلى استقرار حالة السوق الملاحى وإلى ضبط وانتظام جداول الإبحار والتقليل من مرات تعديل أسعار الشحن كما كان من المتوقع أن يكون ذلك أكثر ملاءمة لمتطلبات الشاحنين. ومع ذلك اعترض الشاحنين والمصدرين والمستوردين لفقدهم حق الإختيار بين السفن وهددوا بتحويل جزء كبير من تجارتهم إلى السفن الشراعية لرخص سعرها.

وخوفا من أن يفقد المؤتمر البضاعة المعروضة فى السوق استحدث ما يسمى بـ " عقد الولاء" التى تلزم الشاحنين بشحن بضائعهم على سفن أعضاء المؤتمر فقط .

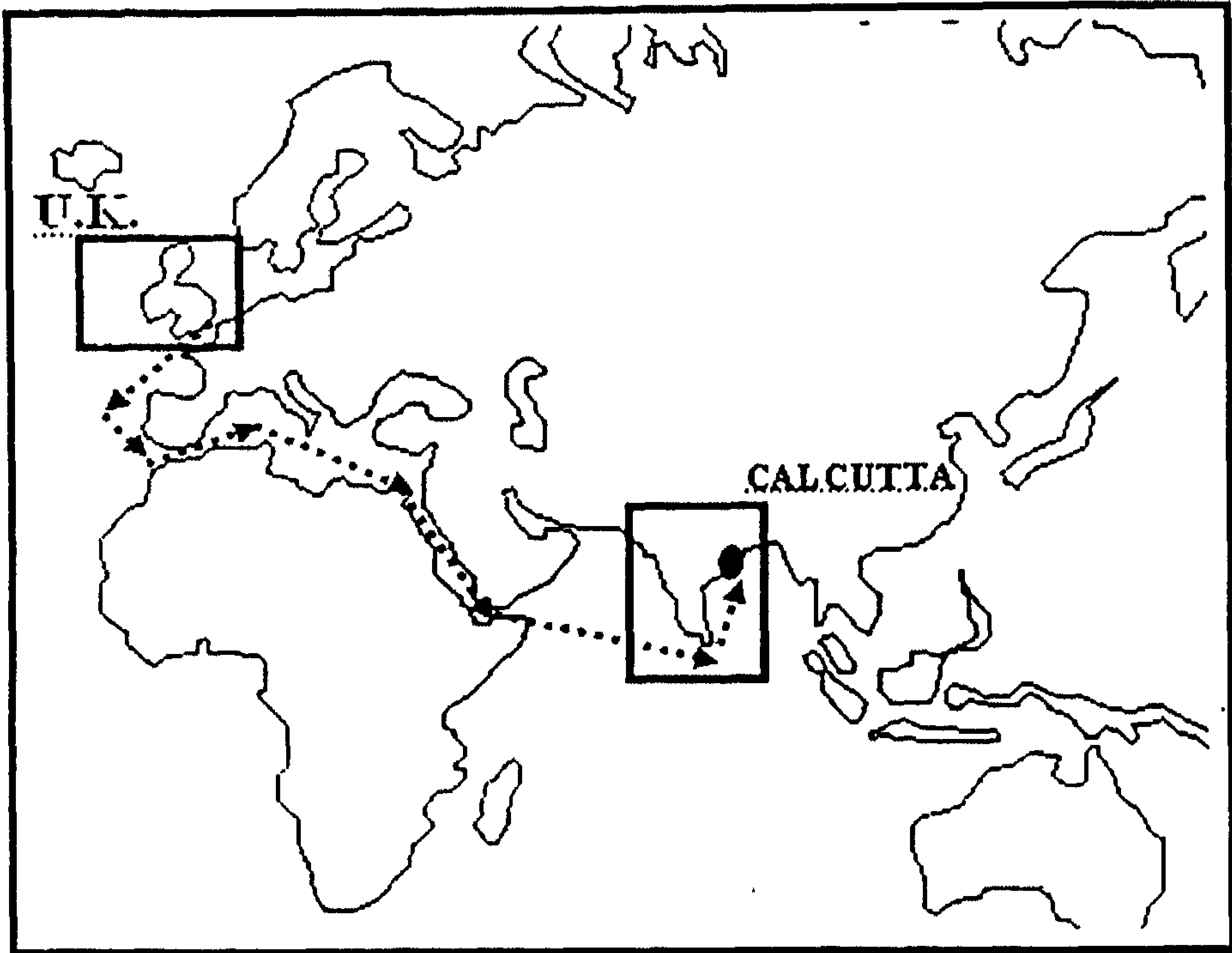
رفض الشاحنين هذه العقود المقترحة وطالبوا ببعض الضمانات وبمعاملة أحسن قبل أن يلزموا أنفسهم بأى إرتباطات مع المؤتمر، وفى عام ١٨٧٧ واستجابة لهذا الطلب من الشاحنين وضع المؤتمر نظام " الخصم المؤجل " حيث يستحق الشاحنين خصما فى السعر بعد انقضاء فترة زمنية محددة يكون الشاحن قد اظهر خلالها ولاءه للمؤتمر.

ويتطلب هذا النظام أن يوافق الشاحنين الذين يرغبون فى الحصول على هذا "الخصم المؤجل" شحن كل شحناتهم على سفن أعضاء مؤتمر " كلكتا- المملكة المتحدة " فقط . وفى مقابل عقد الولاء هذا ألزم أعضاء المؤتمر أنفسهم بإعادة عشر (١٠%) من مجموع النوالين التى دفعها الشاحن خلال الستة أشهر السابقة.

وعلى هذا يمكن القول أن من أهم أسباب تكوين هذا المؤتمر هو زيادة السفن العاملة بين المملكة المتحدة وشبه القارة الهندية . وعلى الجانب الآخر من المحيط الأطلنطى غربا تكونت العديد من المؤتمرات الملاحية التى كانت تخدم حركة التجارة بين القارة الأوروبية والقارة الأمريكية .ولكن كان إهتمام هذه المؤتمرات فى المقام الأول موجها إلى توحيد بنود سندات الشحن

والإهتمام بإجراءات التفتيش على البضاعة قبل شحنها أكثر من إهتمامها بتوحيد أسعار النقل.

ويرجح المؤخرون المتخصصون أن إفتتاح قناة السويس تسبب في تقصير المسافة بين المملكة المتحدة أدى إلى زيادة أعداد السفن الجاهزة للنقل حيث لم تعد تمكث سفن كثيرة في البحر لفترات طويلة، وبالتالي زاد المعروض من السفن فبدأت أسعار النوالين في التدني . ومن جهة أخرى أدى تطوير الآلات البخارية وإزدياد الحركة في بناء السفن إلى زيادة أعداد السفن وبالتالي زيادة المعروض من السفن.



خط سير المؤتمر الملاحى " كلكتا - المملكة المتحدة "

وفى خلال الثلاثين سنة التالية لمؤتمر " كلكتا - المملكة المتحدة " تكونت العديد من المؤتمرات الملاحية على العديد من الخطوط الملاحية مثل

أستراليا وغرب أفريقيا وجنوب أفريقيا وشمال البرازيل حتى شملت تقريبا كل حجم التجارة المصدرة من أوروبا.

❖ تعريف الأمم المتحدة للمؤتمرات الملاحية :

في عام ١٩٧٤ قامت منظمة التنمية والتجارة التابعة للأمم المتحدة بتبنى كود خاص للمؤتمرات الملاحية أطلق عليه " قواعد السلوك " والتى دخلت حيز التنفيذ فى عام ١٩٨٣ وتنص هذه القواعد على أن لكل دول مصدرة أو مستوردة أن تنقل ٤٠% من حجم تجارتها على سفن الأسطول الوطنى وبالتالى يمكن توزيع حجم التجارة كالتالى :

- ٤٠ % تحمله سفن الدولة المصدرة .
- ٤٠ % تحمله سفن الدولة المستوردة.
- ٢٠ % يترك لسفن الأسطول العالمى.

❖ مزايا المؤتمرات الملاحية :

١- منع أو الحد من المنافسة الضارة بين أعضاء المؤتمر.

٢- ثبات واستقرار الأسعار لفترة زمنية محددة.

٣- اطمئنان أعضاء المؤتمر الى تحقيق قدر مناسب من الربح.

٤- تعظيم الإستفادة من سفن الأعضاء العاملة فى المؤتمر.

٥- انتظام جداول الإبحار يساعد التجار فى عقد صفقات مستقبلية.

٦- تقليل المخزون بالنسبة للمستوردين .

٧- العدل والمساواة بين الشاحنين بغض النظر عن كميات البضاعة المشحونة لكل منهم.

❖ عيوب المؤتمرات الملاحية :

١- عدم استفادة الأعضاء من ارتفاع أسعار النقل فى سوق السفن الجوالة نظرا لإرتباطهم بتسعيرة المؤتمر.

٢- عدم مقدرة بعض الشاحنين أصحاب الكميات الكبيرة من التفاوض للحصول على أسعار أفضل فى مقابل كميات شحنتهم الكبيرة.

٣- عدم التوازن فى إتجاه حركة التجارة حيث تشحن كميات كبيرة فى أحد الإتجاهات بينما تقل الشحنات فى الإتجاه المعاكس.

٤- يقلل نظام المؤتمرات فرصة الشاحنين من المنافسة الموجودة فى سوق النقل وبالتالى يقبلونْ بأسعار قد تكون أعلى.

❖ أنواع المؤتمرات الملاحية :

كما ذكر سابقا فإن المؤتمرات الملاحية هى منظمات أو تجمعات لأصحاب السفن ومشغليها الذين يعملون على خط ملاحى واحد والذين اتفقوا فيما بينهم على سعر موحد للنقل وشروط موحدة لعقود النقل (سند شحن موحد).

يكون المؤتمر الملاحى مغلقا إذا لم يستطيع أى مالك سفينة من الإنضمام له إلا بموافقة أعضاء هذا المؤتمر. ويكون المؤتمر الملاحى مفتوحا إذا استطاع أى مالك سفينة الإنضمام له إذا حقق بعض المتطلبات الفنية والمالية لهذا المؤتمر. وجميع أعضاء أى مؤتمر ملاحى هم ناقلون عموميون . وفيما يلى أنواع المؤتمرات الملاحية:

(أ) المؤتمرات الملاحية المغلقة :

وهى أكثر الأنواع شيوعًا ولا يتم الإنضمام إلى المؤتمرات المغلقة بصفة أوتوماتيكية حيث تقتصر العضوية على أعضاء المؤتمر المؤسسين له، وتهدف المؤتمرات الملاحية المغلقة بذلك المحافظة على نصيب كل عضو فيها من ما يتيحه السوق الملاحى الذى تخدمه من بضائع حيث يخصص لكل عضو نصيبه من هذا السوق. وعندما يتقدم عضو جديد بطلب إنضمام للمؤتمر عندئذ

يقرر أعضاء المؤتمر المغلق ما إذا كان إنضمام هذا العضو الجديد سوف يحقق فائدة للمؤتمر من عدمه ولأى منهم حق رفض إنضمام العضو الجديد.

ودائما ما تنتقد المؤتمرات الملاحية المغلقة بأنها ضد مبدأ حرية السوق وأنها منظمات إحتكارية. وطبيعة هذه المؤتمرات تتنافى مع القوانين الفيدرالية الأمريكية ولكنه مصرح بها فى باق دول العالم.

(ب) المؤتمرات الملاحية المفتوحة :

تشتق المؤتمرات المفتوحة اسمها من كونها متاحة لجميع ملاك سفن الخطوط المنتظمة ومشغليها حيث يلتزم الجميع بسعر نقل موحد لكل نوع من الشحنات من الميناء للميناء، وتتم المنافسة داخل هذه المؤتمرات على نوعية الخدمة للحصول على نصيب أعلى من التجارة . ويستطيع أى مالك سفينة الإنضمام إلى هذة المؤتمرات شريطة أن يستوفى بعض الشروط الفنية والمالية المقررة بواسطة المؤتمر والإلتزام بقواعد المؤتمر المقررة من أعضائه.

وهذا النوع من المؤتمرات الملاحية هو النوع المسموح به فى الولايات المتحدة الأمريكية لأنه لا يتعارض مع مبدأ حرية السوق.

– وتعفى العديد من القوانين والتشريعات بعض البنود الخاصة بالمنافسة فى إتفاقيات المؤتمرات أو داخل المؤتمر ذاته مثل تلك :

١– التى تطلب من عضو المؤتمر إستخدام تعريفة.

٢– التى تطلب من عضو المؤتمر تنفيذ عقد الولاء.

٣– وضع البنود والحالات الخاصة باستخدام عقود الخدمة (عقود الولاء).

٤– تحدبد نصيب كل ميناء من الفراغات.

٥– تنظيم مواعيد الإبحار وأنواع الخدمات الأخرى.

٦– تجهيز سبل المشاركة فى الشحنات أو الدخل.

٧– تنظيم دخول أو طرد أعضاء المؤتمر.

❖ متطلبات الشاحنين :

إن أهم ما يهم الشاحنين هو أن تسلم شحناتهم فى حالة جيدة وفى الوقت المناسب. ويأتى سعر النقل فى المرحلة التالية بعد ذلك أى أن السعر أقل فـى الأهمية من جودة الخدمة وفيما يلى نتيجة بحث حول ترتيـب أهميـة اهتمـام الشاحنين:

١- مواعيد إبحار السفن وتواريخ وصولها لموانئ التفريغ.

٢- طول مدة الرحلة بين موانئ الشحن وموانئ التفريغ.

٣- درجة إعتماد وثقة الشاحن على جداول إبحار الناقل .

٤- جودة ووفرة الحاويات.

٥- سمعة الناقل فى مجال الخدمة المؤسسة على تاريخه وخبرته فـى هـذا الحقل.

٦- سعر الشحن.

وكما هو واضح من الترتيب السابق كيف إحتل السعر آخر إهتمامـات الشاحنين بعد بعض البنود الأخرى.

تضاؤل أهمية المؤتمرات الملاحية :

يمر سوق النقل العالمى بالخطوط المنتظمة بتحولات شديدة حيث كانت المؤتمرات الملاحية هى الشكل الأساسى للمنظمة الإقتصادية للنقل البحرى خلال القرن الماضى .إلا أن أهمية هذه المنظمات بدأت فى النقصان لعدة أسباب منها ظهور التحالفات العالمية العملاقة والإتحادات العالمية لمشغلى سـفن الخطـوط المنتظمة وكذلك ظهور المشغلين المستقلين (الغير منضمين لأى مؤتمر) تضافر هذا مع ظهور أهمية الموانى المحورية وشبكات الموانئ التابعة لها فى التقليـل من أهمية ودور المؤتمرات الملاحية بالصورة المتعارف عليها خـلال القـرن الماضى.

الفصل الثانى
أجرة النقل – النولون للخطوط المنتظمة والجوالة

الملاحة صناعة خدمية تقوم بالتأكيد بإمداد التجارة العالمية بخط الحياة، ويكفى القول أنه بسبب طبيعة كوكبنا هذا فإن ٩٠ % من التجارة العالمية تـتم عن طريق البحر. ولقد حفزت التطورات التكنولوجية فى تصميم وبناء الـسفن وكذلك الاقتصاد الناشئ عن صناعة السفن الكبيرة كل ذلك حفز علـى تـشجيع التجارة العالمية وبالأخص فى الدول النامية وذلك بجعل نقل البـضائع عبـر المسافات الطويلة أكثر إقتصادا مما شجع علـى فـتح أسـواق للمـواد الخـام والمنتج النهائى وقام بتسهيل وتشجيع فكرة الإتجاه للتصنيع فى كثير من الـدول حول العالم.

ويمكن على نحو عام وغالب تقسيم سوق النقل البحرى إلـى قطـاعين أو سوقين أساسيين:

- قطاع أو سوق نقل البضائع الصب سواء أن كنت جافة أو سائلة (كمـا يسمى أيضا بقطاع أو سوق المشارطات) ويختص هذا القطاع أو السوق بنقل المواد الخام مثل الزيوت، الفحم، الحديد الخام والحبوب والبتـرول ومنتجاته.
- قطاع أو سوق الخطوط الملاحية المنتظمة ويخـتص بنقـل المنتجـات النهائية والنصف نهائية كأجهزة الكمبيوتر، المنسوجات وغيرهـا مـن المنتجات المصنعة والتى يمكن وصفها بأنها بضائع ذات قيمة عالية.

من وجهة نظر الاقتصاد والصناعة يعد القطاعـان مختلفـان كـالآتى: يستخدم القطاع الأول فى عملية النقل ناقلات كبيرة جدا مثل نـاقلات البتـرول

وناقلات البضائع الصب وذلك لنقل تلك النوعية من البضائع الصب بنظام المشارطات سواء أن كانت المشارطات الزمنية أو المشارطة بالرحلة، وتتطلب الخدمة فى هذا القطاع بنية أساسية بسيطة فلا حاجة لشركات كثيفة العمالة أو متعددة الفروع والأماكن ولكنها فى أبسط صورها تشبه خدمة التاكسى حيث تنتهى علاقة التعاقد بين الراكب والسائق (أى بين مالك البضاعة ومالك السفينة) بانتهاء الرحلة.

يعتمد سعر النقل فى هذا القطاع أو السوق على نظرية العرض والطلب حيث التنافس والذبذبة فى أسعار النوالين يمكن ملاحظتها بسهولة وعلى مدار فترات زمنية صغيرة جدا فهى أسعار يمكن وصفها بأنها غير مستقرة لإعتمادها الأساسى على ديناميكية العرض والطلب فى المكان والزمان. وعلى العكس من ذلك سوق أو قطاع النقل بالخطوط المنتظمة الذى يقوم بتقديم خدمات منتظمة بين موانى محددة طبقا لجداول زمنية وأسعار محددة ومعلنة مسبقا وبشكل جيد ومنظم وثابت . كما أن الخدمة فى أصلها متاحة لجميع الشاحنين ممن يمتلكون البضائع الجاهزة للنقل وهكذا فإن هذا القطاع يمكن تشبيهه بوسيلة مواصلات عمومية كالأتوبيس أو الترام التى تعمل على خط منتظم ومعلوم لمستخدميه وبنفس السعر لنفس المسافة ويمكن للجميع استخدامه دون فرق أو تمييز.

إن تقديم مثل هذه الخدمة فى قطاع النقل البحرى تتطلب تغطية عالمية لجميع المسارات ومناطق التجارة لذلك فهى تتطلب بنية أساسية شاملة فى شكل شركات كثيفة العمالة وسفن حديثة وتوكيلات أو فروع للشركات فى أماكن متفرقة طبقا لمجال تقديم الخدمة وأخيرا المعدات سواء على البر أو على السفن. فعلى سبيل المثال فإن تقديم خدمة أسبوعية بين أوربا والشرق الأقصى تتطلب إستثمارات تزيد على بليون دولار أمريكى لذلك فإن إستثمارات بمثل هذه الأهمية من المتوقع أن تؤدى إلى تركيز رأسمالى غير مرغوب فيه فى نشاط

واحد كما أنها من ناحية أخرى تضع حواجز جسيمة للدخول فى هذا النشاط لمستثمرين جدد.

كما أن البضاعة المنقولة فى قطاع أو سوق النقل بالخطوط المنتظمة هى فى أغلبها بضائع عامة كانت حتى بداية الستينيات من القرن الماضى تنقل بأشكال مختلفة من حيث التعبئة، فقد كانت تأخذ شكل البالتات أو الصناديق أو البراميل أو الأقفاص .. الخ . وكان يتم النقل عن طريق سفن صغيرة نسبيا تعرف بسفن البضائع العامة التى منها السفن ذات السطحين والسفن متعددة الأسطح، ومعنى ذلك أن هذه السفن كان لها عنابر تصلح لتستيف هذه البضائع العامة فى أشكال التغليف السابقة والمعبأة سلفا والتى يمكن وصفها بأنها طرود صغيرة نسبيا إذا ما قورنت بالحاويات التى هى أداة النقل الحالية فى هذا القطاع. وكانت عملية شحن وتفريغ هذه الطرد الصغيرة تتطلب كثير من العمالة كما كان من نتيجة كثرة عدد هذه الطرود الصغيرة بالمقارنة بوزنها أن أصبحت السفن تقضى أوقاتا طويلة بالموانى فى القيام بعمليات الشحن أو التفريغ وبالتالى قلت بشكل كبير إنتاجية السفن لقلة عدد الرحلات التى يمكن أن تقوم بها، كما أدى ذلك من جانب آخر إلى ظهور مشكلة التكدس فى الكثير من الموانى حيث تصل بعض السفن بينما السفن السابقة لازالت تحجز الأرصفة حتى تنتهى من عمليات الشحن والتفريغ، كل هذا أدى إلى إرتفاع تكاليف النقل بصفة عامة وإثر فى النهاية على تطور وإزدهار التجارة العالمية . لا يقل عن ذلك أهمية أن مثل هذا التأخير فى الموانى قد أدى إلى شذوذ فى حركة التجارة القائمة حيث إضطر أصحاب المصانع وتجار الجملة والقطاعى إلى الاحتفاظ بمخزون كبير ونتيجة لذلك تراكمت مصاريف التخزين والتحميل على مصاريف النقل مما أدى إلى ارتفاع أثمان المنتج النهائى ومرة أخرى حال ذلك دون تطور وإزدهار التجارة العالمية.

بدء التغير الحقيقى لكل هذه المشاكل فى الستينيات من القرن السابق مع ظهور الحاويات كأداة للنقل فى التجارة بين الولايات المتحدة وأوربا وبعد ذلك فى باقى أرجاء العالم حيث أطلق على ظهور الحاويات فى هذا الوقت أنها " ثورة فى عالم النقل بصفة عامة والنقل البحرى بصفة خاصة.

وأصبح نقل البضائع العامة الآن يتم فى حاويات لها مقاسات محددة تنسب فى الغالب إلى طولها فهناك الحاويات العشرون قدما (وتعرف بالوحدة المكافئة للعشرين قدما (Twenty Equivalent Unit - TEU))، ثم الحاويات ذات الحجم (الطول) المضاعف وهو الأربعين قدم والكثيرة الإستعمال أو الإنتشار فى أمريكا الشمالية، هذا فى الواقع هما نوعى الحاويات الأكثر إنتشارا فى العالم شرقه وغربه إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية استحدثت أنواع أخرى هى الحاويات ذات الأطوال الـ ٤٥ أو ٤٨ أو ٥٣ قدما ولكن لم يستعمل منها على المستوى العالمى بكثرة حتى الآن سوى الحاويات الـ ٤٥ قدما . كما يجدر الإشارة إلى أنه مع ثبات عرض الحاويات عند الثمانية أقدم والتى تتواءم مع عرض سيارات النقل وعربات السكك الحديدة إلا أن قد حدث تغيرات فى إرتفاع الحاويات، فبعد أن كان الإرتفاع ثمانية أقدام أصبح ثمانية أقدام ونصف ثم تسعة أقدام ونصف والأخيرة يطلق عليها حاوية عالية الحجم .

الأكثر أهمية فى صناعة الحاويات أنه يمكن تعبئتها أو تفريغها من البضائع بعيدا عن رصيف الميناء حيث يمكن يتم ذلك إما فى مصانع المصدر (الشاحن) و/أو المستورد (المستلم) أو محطات حاويات بعيدة عن الميناء (Inland Container Depot ICD) وتعرف أيضا بالموانى الجافة Dry Ports وبذلك أمكن التغلب على مشاكل عمال الميناء ذوى الأجور العالية، كذلك تم القضاء على التكدس داخل الميناء وخفف الضغط بنسب كبيرة جدا على مساحات التخزين بالميناء، ومن ناحية أخرى أصبح يتم شحن أو تفريغ كميات

أكبر من البضائع فى وقت أقل بكثير مما قلل من وقت مكوث السفينة فى الميناء وزادت من إنتاجية السفن والموانى مما شجع أصحاب السفن على زيادة حجم سفنهم وفى المقابل شجع معظم إدارات الموانى على ضخ المزيد من الإستثمارات فى تطوير الموانى لإستيعاب السفن الكبيرة فنحقق بذلك إزدهار إقتصاديات الحجم الذى من نتيجته الحتمية إنخفاض أسعار النقل وزيادة حجم التجارة.

لم يقتصر الأمر على زيادة حجم سفن نقل الحاويات بل تطور تصميمها فأصبحت هناك حاليا سفن تسمى بالسفن ذات الخلايا حيث توضع الحاويات فى خلايا وذلك بهدف الحد من عمليات تربيط الحاويات على السطح هذه السفن تستطيع نقل أكثر من ٨٠٠٠ TEU (حاوية مكافئة للـ ٢٠ قدم) وفى الطريق تصميمات لسفن تسع ١٠٠٠٠، ١٢٠٠٠ وحتى ١٨٠٠٠ حاوية مكافئة للـ ٢٠ قدما على لوحات رسم المهندسين البحريين.

يمكن لهذه السفن الضخمة أن تتكلف أكثر من ٨٠ مليون دولار أمريكى حاليا وتحتاج الخدمة الأسبوعية بين أوروبا والشرق الأقصى إلى حوالى ٩ سفن من هذا الحجم . وقد أجبرت التكلفة الرأسمالية العالية لهذه السفن ملاكها ومشغليها إلى الحد من عدد الموانى التى تتردد عليها للتقليل من مصاريف التشغيل وقصر تردد السفن على القليل من الموانى الأساسية أو مراكز الشحن الكبيرة مثل سنغافورة، هونج كونج، وروتردام ومن هذه الموانى يتم إرسال الحاويات إلى الموانى القريبة عن طريق سفن أصغر تسمى بسفن الروافد أو المغذيات Feeder Ships.

فى المقابل كم ذكر آنفا تم الاستثمار بكثرة فى صناعة الموانى لتتماشى مع المتطلبات التكنولوجية الخاصة بظهور الحاويات. حيث تم إعداد موانى حديثة لاستقبال الحاويات وكذلك المعدات الملائمة لتداول هذه الحاويات .

وأرصفة وممرات عميقة لاستقبال السفن الكبيرة، بل وصل الأمر إلى تبني أشكال جديدة لمؤسسات الموانى تكون أكثر فاعلية بما فى ذلك نظم الخصخصة التى تمتاز بتحررها من القيود والبيروقراطية الحكومية وذلك فى محاولة لتعجيل حركة وأعمال الميناء.

كما سعت الموانى إلى أن تنساب عمليات التشغيل بيسر وسهولة وتم إزالة العديد من معوقات العمل بشكل كبير وتم تيسير العديد من أمور التخطيط للشحن وضبط نظام العمالة ، كما تم تبسيط الإجراءات الجمركية كل ذلك نشأ بإدراك وفهم كبير من الحكومات والجهات بأن الموانى حاليا أصبحت تمثل أهم حلقة (نقطة التقاء) فى سلسلة النقل من الباب للباب، وهكذا يمكن إستبعاد كل ما هو غير فاعل ويشكل ما يشبه عنق الزجاجة فى قطاع الموانى لجنى ثمار كل المنافع التى أتت بها إقتصاديات تشغيل الخطوط الملاحية المنتظمة.

. وكان من نتيجة أن تعبئة الحاويات بالبضائع أو تفريغها منها يتم بعيد عن الأرصفة كذلك تداول الحاويات ميكانيكيا أن أمكن زيادة التنبؤ بحركة البضائع المنقولة على وجه دقيق بنسبة عالية مما أدى بأصحاب المصانع والتجار إلى تخفيض التكاليف الباهظة للتخزين وذلك من خلال تبنى تكنولوجيات الإنتاج المرنة (Just-In-Time , Make-To-Order) وقد ساعدت هذه التكنولوجيات أن يتغلب التجار والمستوردون على التقلبات وعدم القدرة على التنبؤ الصحيح فى دورة العمل حتى يمكن تطويرها بطريقة أكثر فعالية وأكثر كفاءة.

خدمة النقل البحرى:

النقل كخدمة شأنه كشأن أى سلعة أخرى تنطبق عليه جميع قواعد التسعير وإقتصاديات الحجم وكأى سلعة أخرى فإن كل قواعد الإقتصاد فى

تحديد الأسعار تنطبق عل النقل ولذلك يتأثر بالعرض والظروف العامة للبيئة وكثير من العوامل الداخلية والخارجية.

ويتم خلال هذين القسمين خدمة ستة أسواق مختلفة وهي:

- تجارة الصنب الجاف
- تجارة البضائع المبردة
- تجارة البترول ومنتجاته
- تجارة الغازات المسالة والكيماويات
- تجارة الحاويات
- تجارة البضائع العامة

النقل بالخطوط الملاحية المنتظمة هو النظام الشائع لنقل البضائع العامة والحاويات بينما جميع أنواع التجارة الأخرى يلائمها النقل بالسفن الجوالة، وهذا التقسيم غير ملزم لأن مشغلى الخطوط المنتظمة قد يقوموا بتأجير سفن غير نظامية لزيادة عدد سفنهم فى أوقات الذروة أى زيادة حجم التجارة المنقولة على الخط، أما مشغلى وملاك السفن الجوالة فقد يقوموا باستخدام خدمات الخطوط المنتظمة فى بعض الأحيان لأوقات محدودة (ويقتصر هذا على سفن البضائع العامة لو كانت تعمل على خطوط منتظمة ولكن لا يسرى هذا على سفن الحاويات).

نظرية النوالين :

يمكن وصف النوالين البحرية بأنها الأسعار التى تتكلفها خدمات النقل المائى . فكل مشغل سفينة يقرر النوالين الخاصة به دون إستشارة الشاحنين . ويعكس النولون تكلفة الإمداد بوسيلة النقل، وقيمة خدمة النقل المقدمة لصاحب البضاعة، وقدرة البضاعة على تحمل مصاريف النقل وأخيرا الظروف الإقتصادية السائدة بصفة عامة .

ولا توجد قاعدة موحدة أو نمطية للتسعير يمكن إستخدامها بشكل موحد وثابت لمختلف ما ينقل عبر البحار والمحيطات من تجارة وبضائع . ولكن على أى الأحوال هناك حدودا مشتركة من بعض العوامل مثل طبيعة ونوعية

البضاعة، والقوانين المؤسسية الحكومية . وإلى حد كبير تخضع النوالين البحرية لقوى العرض والطلب .

فى النقل عن طريق السفن الجوالة حيث يتم شحن السفينة بالكامل ببضاعة واحدة مثل الفحم والحبوب وخامات المعادن التى تنقل صبا لشاحن واحد أو مستأجر واحد فإن ذلك يسهل كثيرا من تحديد سعر للنولون بعد معرفة التكاليف الثابتة للسفينة ومصاريف الموانى ومصاريف تداول البضاعة وأى مصاريف أخرى مما يسهل لمالك السفينة تقدير حدودا لما يطلبه من أجرة نقل. كما أنه ليس هناك بالضرورة علاقة بين نولون بضاعة ما على أحدى المسارات أو الخط الملاحى وبين نولون مسار آخر أو خط آخر حيث تختلف ظروف كل رحلة عن الأخرى وكل سلعة يتم نقلها عن سلعة أخرى كل هذه العوامل تسهم فى تحديد المبلغ الذى يجب أن يطلبه مالك السفينة نظير استخدام سفينته حتى يتمكن من تغطية مصاريفه بالإضافة إلى نسبة ربح مناسبة .

أما بالنسبة لشركات الخطوط الملاحية المنتظمة وإمكانية حساب أسعار النقل فذلك ليس فى سهولة ويسر السفن الجوالة حيث تعتمد سفن الخطوط المنتظمة فى نجاحها المالى على السمعة الحسنة المتراكمة التى يتمتع بها ملاك هذه السفن عبر سنوات التشغيل وكفاءتهم فى تقديم الخدمة المنتظمة المستمرة على سفنهم.

ومن المعلوم أن سفن الخطوط الملاحية المنتظمة تبحر على خط ملاحى منتظم سواء أن كانت مكتملة الشحنة أو مشحونة جزئيا وتقوم بنقل أنواع كثيرة من السلع كل منها لها خواصها المختلفة وبكميات مختلفة قد يمكن تقديرها مقدما بنسبة معقولة من الدقة ولكن ليست مؤكدة تماما . كما أن الموانى التى تتردد معروفة مسبقا بالإضافة إلى الحساب الدقيق لمصاريف التشغيل الإجمالية للسفينة خلال رحلتها . ومع كل هذا لا يستطيع مشغل السفينة أو مالكها حساب

مصاريف تشغيل السفينة بسهولة حيث لابد يضطر مشغل السفينة أو مالكها أن يصنف كشوف المصروفات عند نقل مئات الأنواع السلع ليس على السفينة التى تبحر حاليا من الميناء بل فى السفن التى ستبحر فى جداول أسبوعية خلال السنة القادمة أو خلال فترات زمنية أكبر مما يعقد من الحسابات . ولكن يعلم مشغل الخط المنتظم بخبرته ما هى بالتقريب البضائع التى سيتم نقلها، ورحلة بعد أخرى سيكون لديه فكرة جيدة عن الحمولات التى يمكن توقعها . كما يجب عليه تقدير المصاريف غير المباشرة لتحميلها على كل سلعة وكذلك المصروفات الإضافية الناشئة فى موانى الشحن والتفريغ كل ذلك يعطى فكرة الدخل المتوقع والمصروفات المتوقعة ومنهما يمكن عمل نسبة بسيطة من الربح.

العوامل المؤثرة فى تسعير النولون :

أولاً: يجب أن تكون قيمة النولون معقولة للشاحن والناقل . وعندما يتم الحديث عن ما هو معقول كتكلفة للنقل يجب أن يكون لدى الشاحن إدراك وفهم كاملين للحالة الإقتصادية للناقل وحجم إستثماراته التى أنفقها للقيام بخدمة النقل المطلوبة منه.

ثانيًا: تؤثر المنافسة على سعر النوالين، فإذا حدد ناقل سعرا للنولون أعلى من أسعار نوالين المنافسين فمن الممكن أنه سيفقد عملائه الذين سيتجهون إلى ناقلين آخرين أو ملاك سفن آخرين يعرضون سعر نوالين أقل .

ثالثًا: يعتبر التنافس بين الموانى نوعا آخر من المنافسة فى مجال النقل البحرى، ففى قيام الموانى بالبحث المستمر عن بضائع تنقل عبرها، فإن هذه الموانى تعمل على تحديث الأرصفة والمرافئ المختلفة بالميناء من نظم حركة وطرق للمركبات وخطوط للسكك الحديدية والأوناش مما يسهم فى تكلفة أقل للسفن وللشاحنين وهو ما يسعى إليه الجميع.

رابعًا: عدم التوازن فى حركة التجارة والذى يعكسه عدد الحاويات الفارغة التى تنقل بأقل سعر وأحيانا مجانا من مكان لآخر على أحد المسارات، مما قد

يجبر الناقل على أن يضيف مبلغ قد يكون بسيطا علـــى أســـعار نـــوالين الحاويات المتجهة فى الإتجاه الفعال الذى عليه حركة تجارة جيدة ليعوض بذلك نقل الحاويات الفارغة فى الإتجاه قليل الحركة التجارية أو كما تسمى إعادة توطين أو ترتيب الحاويات .

خامـــسا: لا يمكن تشغيل سفينة بين ميناء شحن واحد وميناء تفريغ واحد علـــى خط طويل مثل خدمة حول العالم والبديل هو أن يختار مـــشغل الخـــط المنتظم عدد محدود من الموانى تسمى مراكـــز التحميـــل أو المـــوانى المحورية على أن تخدم هذه الموانى أو مراكز التحميل منـــاطق إنتـــاج قريبة منها حيث تجلب الحاويات إلـــى مراكـــز التوزيـــع أو المـــوانى المحورية برا بالسكك الحديدية أو الطرق البرية أو أحيانا بالمواعين لو كان هناك مجرى مائى، وتوزع الحاويات من مراكز التوزيع والموانى المحورية على مناطق الإنتاج أو الإستهلاك بنفس الكيفية بطريقة عكسية على أن يشمل سعر النولون تكلفة النقل من مراكز التحميـــل والمـــوانى المحورية إلى المناطق الخلفية المجاورة والعكس.

بناء النولون البحرى :

يتم تحديد سعر خدمات النقل بالمثل كما يتم عند تسعير أى صـــناعة أو خدمة مماثلة من حيث قوى العرض والطلب . ويشتق الطلب علـــى الخـــدمات الملاحية من مستوى نشاط التجارة العالمية من تبادل حقيقى للبـــضائع والـــسلع الحقيقية. فإذا ارتفع حجم التبادل التجارى وزاد حجم التجارة يرتفع تبعا لها حجم حركة الملاحة والنقل البحرى.

كما يتأثر الطلب على النقل البحرى بالتغيرات فى النمـــاذج الجغرافيـــة لمصادر العرض والطلب الجديدة للتجارة العالمية . فإذا قامت هـــذه التغيـــرات بتطويل المسافات التى تبحرها السفينة فهى تضطر للمكوث فى البحر مدة أطول

أى يزداد عدد السفن المحملة الموجودة فى البحر ويقل عدد السفن الفارغة فيحدث انخفاض فى المعروض من السفن وبالتالى ترتفع أسعار النوالين.

إن العرض المجمع لخدمات النقل البحرى يرتبط مباشرة بحجم الأسطول العالمى العامل فى البحار والمحيطات بصورة جيدة فى وقت محدد . وفى المدى القصير يكون حجم الأسطول العالمى محدد ولكنه قد يزداد أو يقل إعتمادا على توقعات المستثمرين فى هذا المجال للمردود الذى يجنونه من صناعة النقل البحرى مقارنة بالعائد أو الردود المتوقع الحصول عليها من الصناعات الأخرى. فصناعة بناء السفن ليست إستثمارا رأسماليا فقط ولكنها تحتاج لفترة (حمل طويلة) تستمر حتى نهاية بناء السفينة.

ولذلك تتسم الصناعة بفترات إزدهار وفترات ركود . فيزداد حجم الإستثمار حينما يكون أو يتوقع الإرتفاع فى الطلب على السفن وينخفض عندما يهتز الطلب . وخلال فترات الركود يقل إصلاح السفن أو تجديدها ولكن يرتفع بشدة معدل تخريد السفن، وفى هذه الفترات لا تحدث إستثمارات جديدة فيحدث إنكماش فى حجم الأسطول العالمى .

سوق النولون الملاحى :

لا يعتبر سوق نوالين النقل البحرى سوقا موحدا ولكن له قسمين مختلفين ولكن مع شئ من المرونة المحدودة فى التبادل فيما بينهما، وهذا يعنى أن خدمات النقل فى أحد هذه القطاعات يمكن استخدامها بدرجة محدودة جدا فى استبدال ومقابلة الطلب فى القطاع الآخر، وهذين القسمين هما:

- سوق سفن الخطوط المنتظمة .
- سوق السفن الجوالة (سوق المشارطات)

ففى الوقت الذى يلبى فيه سوق المشارطات (السفن الجوالة) إحتياجات نقل البضائع الصب الجاف والصب السائل فإن قطاع سفن الخطوط المنتظمة يلبى احتياجات نقل البضائع العامة والمحواة.

سوق سفن الخطوط المنظمة :

تتحكم المؤتمرات الملاحية فى سوق الخطوط المنتظمة. وكل من هذه المؤتمرات تحدد خطوطها الملاحية التى يعمل أعضاؤها عليها. وتحدد المؤتمرات أسعار النوالين لكل خط ملاحى وتعلنها للشاحنين فى صورة كتاب خاص بتعريفة المؤتمر يستخدمه أعضاء المؤتمر الملاحى ووكلاؤهم . ويصف كتاب التعريفة البضاعة وقيمة النولون الخاص بها على كل خط ملاحى ولكل مسافة . وغالبا ما تضع المؤتمرات نوعين من بناء التعريفة:

- سعر البضاعة أو السلعة
- سعر النوع أو التصنيف

وتحت النوع الأول تضع المؤتمرات تعريفات محددة أمام أسماء سلع محددة هذه السلع مسجلة فى كتاب التعريفة ومعروفة بالاسم أو الرمز المسجلة به فى كتاب المجلس التعاونى للجمارك Customs Cooperation Council Nomencature (CCCN) أو فى الأكواد النمطية لتصنيف التجارة العالمية Standard International Trade Classification (SITC) Codes.

{ تدفع الرسوم الجمركية على عمليات استيراد البضائع وفى بعض السلع تدفع الرسوم الجمركية على عمليات التصدير. والسلع التى تدخل حيز التجارة الدولية لا تخضع لتعريفة جمركية واحدة فى بلد التصدير أو بلد الإستيراد . ولذلك يجب أن تصنف هذه السلع التى تدخل حيز التجارة الدولية وتقسم إلى فئات أو أصناف متشابهة فى الصفات والخواص (مثل الكيماويات، المعادن، النسيج، الآلات ..الخ .) وتوضع فى لائحة على أسس ومعايير محددة

جيدا . والأصناف والقوائم الفرعية للسلع الداخلة فى مجال التجارة الدولية جنبا إلى جنب مع قواعد التفسير تشكل ما يعرف بـــ "رموز السلع " فى كل دولـــة . وتستخدم الحكومات هذه الرموز كأساس فى فرض الرسوم الجمركية على السلع المصدرة أو المستوردة . وتسمى الرموز مع الرسوم الجمركية بالتعريفة وحيث أن التعريفة هى جزء من قانون التعريفة فى أى بلد لذلك فإنها تـــسمى جـــدول التعريفة. }

إن عملية وضع سعر نولون لكل بضاعة محمولة على أى من خطـــوط أى مؤتمر ملاحى تعنى ببساطة شديدة وضع آلاف الأسعار للنوالين، لذلك تسجل المنتجات أبجديا ويرمز لها برمز كتاب المجلس التعاونى الجمركى (CCCN) أو الأكواد النمطية لتصنيف التجارة العالمية (SITC) ويوضع أمام كل منها رمزا لسهولة تحديد سعر النولون المطلوب لها .

وبالرغم من ذلك فإن عمل كتاب التعريفة بالصورة السابقة لا يفى بضم وتسجيل كافة السلع المنقولة بحرا وعلى هذا الأساس فإن السلع الغير مسجلة فى كتاب التعريفة يتم التفاوض على سعر نقلها بين الـــشاحن ومالـــك الـــسفينة أو المؤتمر الملاحى .

كما تضع المؤتمرات الملاحية تعريفة خاصة بالبضائع المحواة وبصفة خاصة للحاوية المشتركة Less than Container Load (LCL) ولكن عندما تكفى البضاعة لشحن حاوية بالكامل Full Container Load (FCL) فإن جدول ســـعر النولون المبسط يتم تطبيقه على السلعة .

وبينما تسرى أسعار النوالين المطبوعة والمنشورة على كل الشاحنين إلا أن هناك أسعار نوالين مخصوصة يمكن الموافقة عليها للشاحنين الذين يدخلون فى تعاقد طويل المدى مع المؤتمر الملاحى ويتم التفاوض على هذه الأســـعار بين المؤتمر الملاحى وهؤلاء الشاحنين الذين يبدون رغبتهم فى الدخول فى مثل

هذا التعاقد . وهناك نوعان من هذا النظام يمكن التفاوض بشأنهما حسب رغبة الشاحن :

١- عقود الولاء

٢- مكافأة حافز الحجم

معظم المؤتمرات تعرض بين الوقت والآخر حسما على النولون للشاحنين الذين يوافقون على شحن كل بضائعهم على سفن المؤتمر الملاحى خلال فترة زمنية محددة (غالبا ستة أشهر) هذه الحسومات تختلف من مؤتمر لآخر ومن خط سير إلى خط سير وغالبا ما يكون الحسم فى حدود ١٠ % من قيمة النوالين التى دفعها الشاحن خلال الستة أشهر الماضية.

الخصومات التى تمنحها المؤتمرات وتعاقدات الشاحنين :

تعرض المؤتمرات الملاحية خصومات أو حسما من النوالين للشاحنين ذوى الولاء للمؤتمر الملاحى وتبرم معهم عقودا تسمى بـ "عقد الولاء" والذى بمقتضاه يلتزم الشاحن بتقديم كل الدعم الممكن للمؤتمر الملاحى ويكون ممنوعا عليه تماما المشاركة أو الدخول فى أى ترتيبات لنقل بضائعه على أى سفينة لا تتبع المؤتمر الملاحى . ويتمتع الشاحن المتعاقد فى هذه الحالة بحسم فورى مقداره ٩,٥ % عند الشحن، وبعض العقود الأخرى تضمن حسما مقداره ١٠% بعد إنقضاء فترة ستة أشهر .

عقود الولاء (عقود الخدمة أو عقود المناصرة) :

Loyalty Contract , Patronage Contract , Service Contract :

بالرغم من وجود المؤتمرات الملاحية وبسبب الدور المتزايد للناقلين المستقلين (العاملين خارج المؤتمرات الملاحية) فى التجارة الخطية فإن النوالين يتم فرضها بطريقة غاية فى التنوع وهى فى الواقع قد تبعد كثيرا عن تلك الأسعار المعلن عنها، فيقوم الناقلين التابعين للمؤتمرات الملاحية بعرض مكافأة

ولاء وتطبيق حسومات مخالفين بذلك قواعد المؤتمر، وفى تطبيقهم لذلك فـإنهم يعرضون ما يسمى بـ "عقود الخدمة" Service Contract. وبمقتضى عقـود الخدمة هذه يعرض المؤتمر الملاحى على الشاحنين سعر نولون أقل من المعلن عنه إذا تعهد الشاحن بشحن كل بضائعه على سفن المؤتمر الملاحى . والغرض من هذه العقود هو حث وتشجيع الشاحنين على بقائهم فى التعامـل مـع سـفن المؤتمر الملاحى لأطول فترة زمنية . ولقد استخدمت المؤتمرات الملاحية عقود الخدمة فى المراحل الأولى لتكوين المؤتمرات تحت اسم "عقـود المناصـرة" Patronage Contract وذلك بغرض حماية أعـضاء المـؤتمر مـن المنافـسة الخارجية وهو الهدف الثالث من أهداف أى مؤتمر ملاحى بعد الهدفين الأولوين وهما تثبيت الأسعار وتنظيم الإبحار .

وفى قوانين الولايات المتحدة الأمريكيـة لا يـسمح للناقـل العمـومى باستخدام عقود الولاء أيا كان نوعها إلا فى حدود ما تنص عليه قـوانين منـع الإحتكار. فطبقا لقوانين الولايات المتحدة الأمريكية فإن عقد الولاء هـو عقـد يحصل بمقتضاه الشاحن على سعر نولون أقل نظير شحن كل بضاعته أو جزء كبير منها عند ناقل واحد محدد متعارضا بذلك مع قواعد التجارة الحرة .

ويمكن تقسيم نظم عقود الولاء إلى قسمين رئيسيين :

١- الخصم المؤجل Deferred Rebate

هو إرجاع الناقل أو المؤتمر الملاحى نسبة من النولـون إلـى الشاحن مقابل قيام هذا الشاحن بنقل كل بضاعته أو معظمها مع مالـك واحد محدد أو مؤتمر ملاحى واحد على مدار فترة زمنية تبلـغ سـتة أشهر (٦ أشهر)، ولكن يؤجل دفع الخصم لمدة ستة أشهر أخرى والتى خلالها يستمر الشاحن فى نقل بضاعته على سفن نفس المالك أو نفـس المؤتمر , ومعنى ذلك أن الشاحن لن يحصل على حسم الـستة أشـهر الأولى إلا بعد مرور الستة أشهر الثانية , وسوف يحصل علـى حـسم

الستة أشهر الثانية بعد إنقضاء الستة أشهر الثالثة وهكذا وبذلك يصبح الشاحن مقيدا مع المؤتمر الملاحى لكى يحصل على الحسم المستحق عن الفترة السابقة . وبالرغم من كون هذا النظام يعتبر مخالفا لقوانين الولايات المتحدة الأمريكية إلا أنه معمول به فى معظم أنحاء العالم .

٢ - المعدل المزدوج Dual Rate

هذا النوع هو الأكثر شيوعا وهو أيضا أحد صور عقود الولاء والذى بمقتضاه يحصل الشاحن على حسم فورى من النولون عند شحن بضاعته من مالك السفينة أو المؤتمر الملاحى نظير شحن كل بضاعته على سفن المؤتمر الملاحى أو نفس المالك وفى المقابل فإنه قد تفرض علية عقوبات مالية لو أخل بذلك وشحن بضاعته أو جزء منها على سفن غير مملوكة للمؤتمر الملاحى أو أحد أعضاؤه .

مكافأة حافز الحجم Volume Incentive Payment (V.I.P.)

يمكن ربط الحسم الممنوح على النولون بكمية أو حجم البضاعة التى وافق الشاحن على شحنها على سفن المؤتمر الملاحى . وهذا النوع من الحوافز مقارنة بعقود الولاء السابق ذكرها والتى تقيد الشاحن مع ناقل واحد بعينه أو مؤتمر واحد بنظام " دفع الكل أو فقد الكل" بمعنى الحصول على كل الحسم بعد إنقضاء المدة الزمنية المحددة أو فقد كل الحسم المقرر إذا نقل الشاحن بضاعته مع ناقل آخر، ولذلك فإن هذا الحافز يجعل الشاحن ملتصقا دائما بناقل واحد أو مؤتمر ملاحى واحد حيث يحصل الشاحن على حافز أكبر كلما زاد من حجم البضاعة المشحونة على سفن المؤتمر الملاحى .

وعلى هذا الأساس يكون للشاحن الحرية فى نقل بضاعته مع ناقل آخر أو على سفن مؤتمر ملاحى آخر لو حصل هذا الشاحن على سعر نولون أقل .

ولكن على الشاحن قبل أخذ هذه الخطوة أن يكون متأكدا من نوع الخدمة التي سيتلقاها من الناقل الآخر .

ويفضل الشاحنين نظام مكافأة حافز الحجم على أى صورة من صور عقود الولاء حيث تربط الأخيرة الشاحنين لفترات زمنية طويلة مع ناقل واحد أو مؤتمر واحد ضمانا لحصوله على الحسم المقرر له فى نهاية المدة المقررة (٦ أشهر) .

ولقد زادت حرية الشاحن فى الإنتقال بين المؤتمرات الملاحية أو بين الناقلين بصفة عامة من مسئولية هؤلاء فى تحسين خدماتهم وجعل أسعارهم عند حد التنافس حتى يضمن بذلك الناقل أو المؤتمر بقاء الشاحنين على قائمة المتعاملين معهم بدلا من هروبهم إلى ناقلين ومؤتمرات جديدة .

تحديد سعر أو معدل النولون :

ليس هناك معيار واحد ثابت لوضع سعر او معدلات لنوالين النقل ولكن تأخذ المؤتمرات الملاحية بمبدأين أساسيين فى ذلك هما :

- تكلفة الخدمة على الناقل
- قيمة الخدمة المؤداة للعميل

هذين المبدأين فى الواقع من الصعب تطبيقهما بوضوح تام أو بسهولة نظرا لما لهما من صفات مختلفة، فمثلا قد تكون هناك بضاعة لها حجم كبير بالنسبة لوزنها بينما الأخرى هى من النوع الثقيل . فالبضاعة الأولى سوف تشغل حيزا كبيرا من السفينة فى الوقت الذى يكون فيه تأثيرها بسيطا على حمولة السفينة الوزنية (الساكنة)، وبمعنى آخر فإذا كانت كل حمولة السفينة من هذا النوع من البضاعة فإن فراغ السفينة سوف يملأ بالكامل فى الوقت الذى لا تصل فيه السفينة إلى كامل حمولتها الساكنة، وفى المقابل إذا كانت كل شحنة السفينة من البضائع الثقيلة فإن السفينة سوف تصل إلى كامل حمولتها الوزنية (الساكنة) دون أن ملأ حجمها بالكامل . ولذلك يسعى ملاك السفن إلى الحصول

على خليط من نوعى البضاعة أملا الحصول على مردود جيد بالنسبة لحجم السفينة وحمولتها الوزنية (الساكنة).

ولذلك تميل المؤتمرات الملاحية إلى تطبيق أسس متنوعة فى تحديد سعر النولون للبضائع المختلفة وتستعمل لذلك احد الطرق الأربع التالية :

- طبقا للوزن (لكل طن)
- طبقا للحجم (لكل متر مكعب)
- طبقا للوزن أو الحجم أيهما أفيد للناقل (مالك السفينة)
- طبقا لقيمة البضاعة (البضائع ذات القيمة العالية)

الغرض من تسعير النولون :

١- التأكد من عدم شحن البضائع بسعر أقل مما هو محدد لها طبقا لتسعيرة المؤتمر الملاحى.

٢- التأكد من أن هذا السعر يحقق فائض ربح للمؤتمر الملاحى أو الناقل .

٣- التأكد من عدم التنافس بين أعضاء المؤتمر الواحد .

٤- ضمان الأداء السهل والشفافية فى مجال النقل .

٥- تقديم خدمة جيدة بقيمة مضافة للعميل.

وحدات النولون :

تختلف وحدات النولون سواء الوزنية أو الحجمية بين النظامين الإنجليزى والأمريكى من جهة وبين ما يعرف بالنظام المترى التى تأخذ به معظم دول العالم من جهة أخرى . فمقياس الوزن الذى قد يوجد فى كتب التسعيرة قد يكون بالطن المترى الذى هو ١٠٠٠ كيلوجرام أو قد يكون بالطن الطولى (النظام الإنجليزى) الذى يساوى ١٠١٦ كيلوجرام، ولقد كان تقليديا أن يقيم طن المقاس (وحدة النولون بالمقاس) على أساس ٤٠ قدم مكعب، ولكن حاليا يتم التقييم على أساس ٣٥,٣١٥ قدم مكعب.

وعلى هذا الأساس يقدر سعر النولون على أساس الوزن أو الحجم أيهما أفيد لمالك السفينة، حيث يعرض سعر النولون بالدولار الأمريكى لكل طن وزنى أو حجمى أيهما أكبر .

وسوف يوضح المثال الآتى كيفية حساب سعر النولون لرسالة من البضائع:

تتكون الشحنة من ١٠ صناديق يبلغ وزن كل منها ١,٢ طنا

وأبعاد كل صندوق ٢ × ١ × ١,٥ متر

سعر النولون على سفن المؤتمر = ٢٠٠ دولار للطن أو ١٨٠ دولار للمتر المكعب

طريقة الحساب:

إجمالى الوزن للرسالة = ١٠ × ١,٢ = ١٢ طن

النولون طبقا للوزن = ١٢ × ٢٠٠ = ٢٤٠٠ دولار

إجمالى حجم الرسالة = ١٠ × { ٢ × ١ × ١,٥ } = ٣٠ متر مكعب

←النولون طبقا للحجم = ٣٠ × ١٨٠ = ٥٤٠٠ دولار

من الواضح أن سعر النولون طبقا للحجم (٥٤٠٠ دولار) أعلى من مثيله المحسوب على أساس الوزن ولذلك فإن المؤتمر الملاحى سوف يأخذ من الشاحن السعر على أساس الحجم .

وبينما يمكن إعتبار أن معدل التستيف (نسبة الوزن إلى الحجم) أو بعبارة أخرى عدد الأمتار المكعبة التى يشغلها الطن الواحد من البضاعة داخل السفينة مقياسا جيدا لحساب النولون أو للتفريق بين أنواع مختلفة من الشحنات إلا أن المؤتمرات الملاحية تعطى إهتماما ببعض الإعتبارات الأخرى مثل قيمة البضاعة ونوعيتها. ولقد أظهرت التطبيقات العملية أهمية أن معامل التستيف وقيمة البضاعة هى أهم العوامل التى تؤثر بشكل فعال فى كيفية حساب التسعير.

الطن النولونى :

هو وحدة القياس للبضاعة المحمولة بواسطة المؤتمر الملاحى (طنا أو مترا مكعبا) والتى تم على أساسها حساب قيمة النولون المدفوع، كما يقدر على أساسها أى إضافات أخرى للنولون مثل "معامل ضبط سعر الوقود" (BAF) أو "معامل ضبط سعر العملة" (CAF) .

وكما سبق القول فإن الطن النولونى يعتمد إما على الوزن بالطن (الطن =١٠٠٠ كيلوجرام) أو يعتمد على المقاس وهو المتر المكعب أيهما فى صالح مالك السفينة، ولمالك السفينة الحق فى تقرير أي من نوعى الطن النولونى سيستخدم فى تحصيل الأجرة .

تعريفات وسائط النقل المختلفة :

يطبع وينشر الناقليين البحريين والجويين والبريين معدلات النوالين المختلفة فى كتب خاصة تعرف بالتسعيرة والتى تظهر سعر النولون لكل نوع من أنواع البضاعة بين الموانى والمطارات والنقاط المختلفة . فينشر كل مؤتمر ملاحى تسعيرته فى كتاب خاص به، بينما تضع هيئة الطيران المدنى العالمية (IATA) تسعيرة موحدة لكل أعضائها حيث لا يوجد تنافس بين أعضاء هذه الهيئة (شركات الطيران المختلفة).

تعريفة النقل المتضمنة مصاريف الشحن والتفريغ :

تقسم تعريفة النقل (النولون) المتضمنة مصاريف الشحن والتفريغ التى تقرها شركات الملاحة سواء أن كانت أعضاء فى مؤتمرات ملاحية أو غير ذلك إلى القسمين التاليين:

١-نوالين تشمل تكلفة الشحن والتفريغ (Liner Terms)

حيث تتحمل السفينة (أى مالكها) مصاريف الشحن والتفريغ (Liner In & Out) أو المصاريف الإجمالية Gross Terms والتى تعنى أن

أجرة نقل البضاعة من ميناء لآخر التى يتقاضاها الناقل تشمل أيضا مصاريف الشحن فى ميناء الشحن ومصاريف التفريغ فى ميناء التفريغ.

٢- نوالين لا تشمل تكلفة الشحن والتفريغ (Free In & Out)

وهى القسم الثانى حيث لا يتحمل مالك السفينة أى من مصاريف الشحن أو التفريغ ولكن يتحمل الشاحن مصاريف الشحن فى ميناء الشحن ويتحمل المستلم مصاريف التفريغ فى ميناء التفريغ .

ويمكن الجمع بين القسمين كما فى الجدول التالى بعد شرح الإيضاحات التالية:

- كلمة Liner تعنى السفينة أو مالكها
- كلمة In تعنى شحن البضاعة داخل السفينة
- كلمة Out تعنى تفريغ البضاعة خارج السفينة
- كلمة Free تعنى أن السفينة أو مالكها معفاة من دفع الشحن أو التفريغ

Liner In & Out (L.I.O.)	السفينة تتحمل مصاريف الشحن والتفريغ
Liner In & Free Out (L.I.F.O.)	السفينة تتحمل مصاريف الشحن وتعفى من مصاريف التفريغ
Free In & Liner Out (F.I.L.O.)	السفينة تعفى من مصاريف الشحن وتتحمل مصاريف التفريغ
Free In & Out (F.I.O.)	السفينة تعفى من مصاريف الشحن والتفريغ
Free In & Out & Stowage (F.I.O.S.)	السفينة تعفى من مصاريف الشحن والتفريغ والتستيف
Free In & Out & Trimming (F.I.O.T.)	السفينة تعفى من مصاريف الشحن والتفريغ وتسوية البضاعة الصب
Free In & Out & Stowage (F.I.O.S.) & Lashing & Securing	السفينة تعفى من مصاريف الشحن والتفريغ والتستيف والتربيط

- **العوامل التى تؤثر فى أجرة النقل :**

١- وزن البضاعة المشحونة .

٢- مقاسات البضاعة المشحونة .

٣- شكل البضاعة .

٤- طبيعة ونوع البضاعة .

٥- قابلية البضاعة للتلف .

٦- قابلية البضاعة للسرقة .

٧- حاجة البضاعة للتبريد أو العناية الخاصة .

٨- إتجاه حركة النقل (هل هى فى إتجاه مزدحم بالنقل) .

٩- المسافة بين ميناء الشحن وميناء التفريغ .

١٠- حجم ونوع السفينة الناقلة .

١١- كفاءة موانى ومحطات تداول البضاعة فى الشحن والتفريغ .

نولون الخطوط المنتظمة :

تختلف بيئة الخطوط المنتظمة تمامًا عن السفن الجوالة حيث تقدم الخدمة فى سفن الخطوط المنتظمة على أساس مواعيد وخطوط سير ثابتة ومحددة، ولقد كان هذا النوع من النقل حتى وقت قريب جدا يقوم على أساس إحتكارى تقوم به مجموعة من الإتحادات أو التحالفات والتى تسمى بالمؤتمرات الملاحية حيث يقوم كل مؤتمر على خدمة خط ملاحى تتوافر فيه حجم التجارة الكافى ويقوم المؤتمر الملاحى بتحديد أسعار النقل للبضائع المنقولة وتستخدم المؤتمرات ثلاثة أنواع للتسعير:

- تسعير المجموعة Class Rate
- تسعير السلعة Commodity Rate
- تسعير مختلط مابين المجموعة والسلعة Commodity-Class Rate

تسعير الحاويات والنقل المتعدد الوسائط :

معظم البضائع المنقولة فى الخطوط المنتظمة هى بضائع محواة ومن ثم فهناك اتجاه نحو توحيد السعر للحاوية لمستلم واحد (FCL) وهذا الإتجاه يعرف بسعر الصندوق Box Rate بدلا من التسعير بالوزن أو المقاس الذى يستخدم مع الحاويات المشتركة (LCL) أى لآكثر من مستلم . ويمتاز هذا النظام من السعر الموحد بتبسيط حساب أسعار النولون والحسابات المتعلقة به وخصوصا فى وجود النوعيات المختلفة من البضائع . وهذا النظام أكثر شيوعا فى المعاملات بين أصحاب السفن ووكلاء الشحن ويمكن تقسيم هذا النظام من التسعير إلى نوعين:

- سعر الحاوية (الصندوق) Box Rate
- سعر النقل المتكامل (Through Transport)

١- سعر الحاوية :

يختلف التسعير حسب ما إذا كانت الحاوية لمستلم واحد (FCL) أو كانت الحاوية مشتركة أى لأكثر من مستلم (LCL) :

(أ) تسعير الحاوية المشتركة (LCL): وفى هذه الحالة يكون التسعير مشابها لسعر البضائع العامة التى تحسب بالوزن أو المقاس طبقا للنوع أو للمجموعة كما سبق الإيضاح.

(ب) تسعير الحاوية لمستلم واحد (FCL) : وفى هذه الحالة يطبق نظام التسعير طبقا لمبدأ "سعر الحاوية بالسلعة" Commodity Box Rate (CBR) وهو سعر شامل نقل الحاوية المشحونة بنوع معين من البضاعة حيث يتم التسعير على أساس أن متوسط الوزن الذى يمكن شحنه بالحاوية ١٤ طنا .

(ت) تسعير كل الأنواع Freight All Kind (FAK) : وهو التطور الحالى الذى أخذ به معظم الناقلين وهو عدم التفرقة فى سعر الحاوية نتيجة إختلاف نوع البضاعة المشحونة بداخلها .

ويحدد الناقل تكلفة التشغيل وعدد الحاويات المتوقع نقلها ومن ثم يمكن عمل سعر لنقل الحاوية بعد إضافة هامش ربح مناسب . وإذا قام الناقل بعملية النقل من الباب إلى الباب فإن سعر نقل الحاوية يشمل نقل الحاوية من مكان المصدر حتى ميناء الشحن ثم مصاريف الشحن فى ميناء الشحن بالإضافة لمصاريف النقل البحرى حتى ميناء التفريغ ثم مصاريف التفريغ بميناء التفريغ وأخيرًا سعر النقل من ميناء التفريغ وحتى موقع المستلم.

كما يراعى أن الأسعار خلال فترة إعلانها تتسم بالمرونة فليس من الضرورى أن تكون محددة تماما ولكن قد يتم بعض التعديلات على التسعير نظرا لإختلاف سعر الوقود أو معدلات التغيير فى سعر العملة، وذلك بعمل بعض الزيادات المنفصلة عن السعر تسمى بمعامل تعديل سعر الوقود Bunker Adjustment Factor (BAF) أو معامل تعديل سعر العملة Currency Adjustment Factor (CAF) وقد توجد هناك زيادات أخرى تتعلق بزحام الميناء Port Congestion وزيادات تتعلق بالبضاعة نفسها كالزيادة فى الوزن أو المقاسات Excessive Cargo Weight or Measurement وقد تكون الزيادة بسبب تردد السفينة على منطقة معلنة كمنطقة حرب War Risk Insurance .

٢- سعر النقل المتكامل (Through) :

ويغطى هذا التسعير تكلفة النقل من نقطة الأصل وحتى نقطة الوصول النهائية . ويبنى التسعير فى النقل المتكامل على أساس أن النقل قد بدء مع ناقل ولكن الشحنة إنتقلت إلى ناقل آخر فى نقطة وسيطة ليكمل الرحلة نيابة عن الناقل الأول . ويمكن توضيح ذلك بالمثال الآتى:

رسالة تم شحنها من ألمانيا إلى الكويت على سفينة صينية (ناقل صينى) حتى ميناء جدة فى المملكة العربية السعودية وفى ميناء جدة تم تفريغها وإعادة شحنها على سفينة تابعة لشركة الملاحة العربية (ناقل من دولة الإمارات) لتوصيلها إلى نقطة الوصول النهائية وهى الكويت . فى هذه الحالة تم نقل الشحنة من نقطة البداية وحتى نقطة النهاية على سفينتين مختلفتين لناقلين مختلفين وذلك تحت سند شحن واحد يصدره الناقل الأول الذى يقوم تحصيل كل المصروفات ثم يعيد تقسيمها مع الناقل الثانى طبقا لنصيب وحصة كل منهما فى النقل، هذا النوع من النقل يسمى بالنقل المتكامل.

وغالبًا ما يكون سعر النقل المتكامل أقل من مجموع سعر النقل لكل مرحلة منفصلة ومثال ذلك لو كان سعر نقل طن الأرز من السويس إلى جدة هو ١٢ دولار للطن على إحدى السفن المصرية وسعر نقل الطن من جدة إلى الكويت هو ٢٥ دولار للطن على سفينة سعودية فإن سعر النقل المتكامل للطن من السويس إلى الكويت قد يبلغ ٣٠ دولار وليس ٣٧ دولار حيث يتنازل كل ناقل عن جزء من سعره حتى يمكنه منافسة أى شركة ثالثة قد تطمع فى النقل من السويس إلى الكويت مباشرة بسعر قد يبلغ ٣٣ دولار مثلا.

وقد يحدث خلاف ذلك فى النقل المتكامل فيصر كل ناقل على سعر مرحلته كاملا دون تخفيض وذلك فى حالة عدم وجود خط مباشر بين نقطة البداية ونقطة النهاية أو أن يكون جدول الإبحار لسفن الخط المباشر على فترات متباعدة تجعل من إنتظار الشاحن للرحلة المتوقعة فترة إنتظار طويلة.أو فى حالة إنعدام المنافسة تماما لعدم وجود خط مباشر بين نقطتى البداية والنهاية فإن السعر يشمل سعر كل مرحلة كاملة بالإضافة إلى مجموعة من المصاريف الإضافية الأخرى التى تشمل مصاريف التفريغ من السفينة الأولى والنقل من محطة حاويات إلى أخرى ثم مصاريف الشحن على السفينة الثانية وما يلازم ذلك من مصاريف إدارية متعددة .

ثبات الأسعار والزيادات المضافة :

تعترف الشركات الملاحية بأن من أهم مميزات المـؤتمرات الملاحيـة ثبات أسعار النقل , ولا يتم زيادة هذه الأسعار إلا بعد إخطـار مـسبق (غالبـا ٣ أشهر) للشاحنين بمدى الزيادة المقترح إضافتها وتشمل فترة الثلاثة أشهر هذه الشهر الذى تم فيه الإخطار وشهرين تاليين . ويحرص المؤتمر الملاحى علـى مناقشة الزيادة المتوقعة أو أى إضافات مع الإتحادات المعنية كإتحادات الشاحنين أو الجهات الحكومية المعنية بمراقبة التجارة ومنع الإحتكار وعلى المؤتمرات أن تقدم المبررات الكافية لمثل هذه الإضافات أو الزيادات مثل إرتفاع مـصاريف تشغيل السفن أو تكلفة الصيانة أو إرتفاع أسعار الوقود أو إختلاف سعر العملة .

معاملات التسوية والزيادات الإضافية :

Freight Adjustment and Surcharges:

عندما يقرر المؤتمر أى زيادة فى الأسعار فإن ذلك ينطبق على جميـع الأعضاء وتشمل هذه الزيادات الإضافية أو معدلات التسوية ما يلى:

١- زيادة إضافية لسعر الوقود Bunker Surcharge : وهى نتيجة الزيـادة فـى أسعار الوقود نتيجة لما تعلنه منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) .

٢- زيادة إضافية لإختلاف سعر العملة Currency Exchange Surcharge: وذلك للتغلب على التقلبات التى تحدث فى أسعار تغييـر العمـلات وخـصوصا الدولار الأمريكى الذى يمثل عصب الأسعار فى النقل البحرى .

٣- زيادة إضافية نتيجة إزدحام الموانى Port Congestion Surcharge : وهـى تساعد ملاك السفن على تعويض جزء من خساراتهم نتيجة إنتظار الـسفن خارج الموانى الزحمة.

٤- زيادة إضافية لشحن الحاوية بالبضائع أو تفريغها Stuffing-Unstuffing of Container Costs : ويدفعها الشاحن نظير هذه الخدمة وقد يدفعها مرغمـا

حتى لو كان هو قد قام بالعمل بمعرفته وفى موقعه ولكن بعض إتحادات العمال تفرض ذلك على الشركات الملاحية .

٥- زيادة إضافية لمعدات تداول الحاويات Container Handling Equipment Charges : وتفرض على الحاويات الثقيلة أو الحاويات ذات المقاسات الغير مطابقة وما شبه ذلك .

معامل تسوية سعر الوقود :

Bunker (Fuel) Adjustment factor (BAF) (FAF)

هى زيادة إضافية يفرضها المؤتمر الملاحى نيابة عن أعضائه لتسوية الفارق نتيجة الزيادة فى سعر الوقود، وقد تحدد بعدد الدولارات المضافة أو قد تحدد بنسبة مئوية من سعر النولون المعلن .

وكما هو معلوم فإن تكلفة الوقود الآن أصبحت تشكل نسبة كبيرة من تكلفة تشغيل السفن وبالذات سفن الحاويات نظرا للسرعات العالية التى تبحر بها، وحتى تتلافى المؤتمرات الملاحية التلاعب فى أسعار النوالين المعلنة فإنها تفرض معامل التسوية هذا كنوع من تعويض أعضائها عن الزيادة فى تكلفة التشغيل نتيجة إرتفاع سعر الوقود . ويبقى السعر المعلن كما هو كأساس لسعر النقل ويضاف إليه معامل التسوية الذى يكتب فى الفاتورة كبند مستقل عن سعر النقل .

وفيما يلى مثال لإعلان عن فرض معامل تسوية سعر الوقود :

BAF FOR MIDDLE EAST SHIPMENT

Released on 18 Jan 2006

BUNKER ADJUSTMENT FACTOR (BAF) FOR MIDDLE EAST SHIPMENT

We wish to inform the trade that IRA forum have decided to revise the quantum of Bunker Adjustment Factor (BAF) which will be applicable with effect from 01st January 2006 for Far East / South East Asia (Except Japan) shipment to Middle East.

(1) The BAF quantum as per below :-

CURRENT	NEW
USD152/TEU	USD143/TEU

K LINE MARITIME MALAYSIA SDN BHD

معامل تسوية سعر الوقود لشحنات الشرق الأوسط

إصدار بتاريخ 18 يناير 2006

معامل تسوية سعر الوقود (BAF) لشحنات الشرق الأوسط

نود إعلام المتعاملين أن المؤتمر [illegible] IRA قد قرر مراجعة مبلغ معامل تسوية سعر الوقود (BAF) والذي سيسري العمل به اعتبارا من 01 يناير 2006 للشحنات من الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا (ما عدا اليابان) والمتجهة إلى الشرق الأوسط

1- قيمة معامل تسوية سعر الوقود (BAF) كما يلي :-

الحالي	الجديد
152 دولار للحاوية 20 قدم	143 دولار للحاوية 20 قدم

K LINE MARITIME ماليزيا

ترجمة لصورة الإعلان عاليه :

معامل تسوية سعر تغيير العملة Currency Adjustment Factor (CAF):

زيادة إضافية يفرضها المؤتمر الملاحى نيابة عن أعضائه لضمان أن دخل الأعضاء لم يتأثر تحركات سعر تغيير العملة صعودًا وهبوطًا وغالبًا ما يعبر عنه بنسبة مئوية من سعر النولون المعلن وقد يكون بالسالب أو الموجب طبقا للحالة.

وهو عنصر آخر من عناصر التأثير على سعر النقل حيث يؤثر تذبذب سعر الصرف بين العملات المختلفة التى يتعامل بها أعضاء المؤتمر الملاحى فى أنحاء مختلفة من العالم على دخل أعضاء المؤتمر. حيث من المعلوم أن الدولار الأمريكى هو أكثر العملات شيوعا فى مجال النقل البحرى ويواجه الملاك نتيجة لإختلاف سعر الصرف بين الدولار والعملات الأخرى إختلافات كثيرة فى الدخل.

03/11/2004
FEFC BAF & CAF for November & December 2004
The Member Lines of the FEFC wish to advise shippers for Europe trade:

Bunker Adjustment Factor (BAF)

The BAF application for the month of November will be USD120.00 per TEU & USD240.00 per FEU. LCL cargo will be USD6.00 W/M.

The BAF application for the month of December will be USD142.00 per TEU & USD284.00 per FEU. LCL cargo will be USD7.10 W/M.

Currency Adjustment Factor (CAF)

The CAF applicable for the month of November will be +5.4%. & the month of December will be +6.2%.

Thank you for your kind attention on the above matter. If you still have any inquires please do not hesitate to contact us.

2004|11|03

معامل تسوية سعر العملة CAF رسم الوقود BAF لمؤتمر الملاحي FEFC لنوفمبر وديسمبر 2004
يود أعضاء المؤتمر الملاحي FEFC إعلان الشحن العاملين على التجارة الأوروبية أن :

معامل تسوية سعر الوقود BAF

سيكون تطبيق BAF لشهر نوفمبر على أساس 120 دولار للحاوية 20 قدما ، 240 دولار للحاوية 40 قدما ، 6 دولار للطن النولوني (حجم|مقاس)

سيكون تطبيق BAF لشهر ديسمبر على أساس 142 دولار للحاوية 20 قدما ، 284 دولار للحاوية 40 قدما ، 7 1 دولار للطن النولوني (حجم|مقاس)

معامل تسوية سعر تغيير العملة CAF

سيكون تطبيق CAF لشهر نوفمبر بنسبة + 4 5 ٪ ، ولشهر ديسمبر 2 6 ٪ .

شكرا على إهتمامكم بخصوص الإعلان عالية إن كان هناك للمزيد من الإستفسارات فلا تترددوا في الإتصال بنا

زيادة إضافية نتيجة إزدحام الموانى Port Congestion Surcharge

تتعامل المؤتمرات بنفس الطريقة مع مشكلة إزدحام الموانى والتى قد تكون ظاهرة وقتية وخصوصا فى دول العالم المتقدمة . فقد يواجه أعضاء المؤتمر الملاحى بتأخير دخول سفنهم وتراكيها فى أحد الموانى وفى هذه الحالة يسمح المؤتمر للعضو بفرض زيادة إضافية على النولون لمواجهة هذا التأخير . وبمجرد عودة الميناء للعمل بصورة طبيعية فإن العضو يقوم بإلغاء هذه الزيادة.

BAF FOR MIDDLE EAST SHIPMENT

Released on 16 Jan 2006

BUNKER ADJUSTMENT FACTOR (BAF) FOR MIDDLE EAST SHIPMENT

We wish to inform the trade that IRA forum have decided to revise the quantum of Bunker Adjustment Factor (BAF) which will be applicable with effect from 01st January 2006 for Far East / South East Asia (Except Japan) shipment to Middle East .

(1) The BAF quantum as per below :-

CURRENT	NEW
USD152/TEU	USD143/TEU

K LINE MARITIME MALAYSIA SDN BHD

معامل تسوية سعر الوقود لشحنات الشرق الأوسط
صدر بتاريخ 16 يناير 2006

معامل تسوية سعر الوقود (BAF) لشحنات الشرق الأوسط

نود إحاطة المتعاملين أن مؤتمر شيكس IRA قد قرر مراجعة مبلغ معامل تسوية سعر الوقود (BAF) والذي سيسري العمل به اعتبارا من 01 يناير 2006 للشحنات من الشرق الأقصى وجنوب شرق آسيا عدا اليابان والمتجهة إلى الشرق الأوسط

1 – قيمة معامل تسوية سعر الوقود (BAF) كما يلي –

الحالي	الجديد
152 دولار للحاوية 20 قدم	143 دولار للحاوية 20 قدم

K LINE MARITIME ماليزيا

"شيناي " Chennai والت تقدر طبقا لما يلي :

	الحالية	الجديدة
الزيادة الفورية لإزدحام الميناء		
الحاوية المشحونة	لا توجد	15 دولار للحاوية 20 قدم
الحاوية الفارغة	لا توجد	7.5 دولار للحاوية 20 قدم

الخط الملاحي K Line

تعريفة المؤتمرات الملاحية :

تعنى كلمة تعريفة قائمة من الأسعار التى يفرضها الناقل فى مقابل ما يقوم به من خدمات مثل النقل البحرى مثلا. وعلى هذا الأساس فإن تعريف المؤتمرات الملاحية هى قائمة أسعار خدمات المؤتمر الملاحى التى يلتزم بها جميع أعضاؤه، وتوضع هذه القائمة فى سجل التسعير والذى يحتوى على الكثير

من التفاصيل بالإضافة إلى النوالين الأساسية لبعض السلع أو النوعيات المختلفة من البضائع.

بالنسبة لسفن الخطوط المنتظمة العاملة فى المؤتمرات فإن السعر الأساسى للنقل يشمل من سور السفينة فى ميناء الشحن وحتى سور السفينة فى ميناء التفريغ بالنسبة للبضائع العامة الغير محواة، ومن محطة الحاويات أو ساحة الحاويات فى ميناء الشحن وحتى محطة الحاويات أو ساحة الحاويات فى ميناء التفريغ . وفى النقل متعدد الوسائط يمكن أن تطبق التعريفة من أى نقطة بعيدًا عن الميناء طبقا للخدمة التى يؤديها الناقل الرئيسى.

بعض المؤتمرات لها تعريفات معقدة نسبيا وقد تشمل العديد من البنود مما حدا بالمؤتمرات الملاحية أن تعيد صياغة تعريفاتها بهدف تبسيطها وغالبا ما يعمم هذا التبسيط على كافة أعضاء المؤتمر.

التعريفة المتعددة :

التعريفة المتعددة هى أن تحدد كل مرحلة من مراحل الرحلة بصورة منفردة وخصوصًا فى النقل المتعدد الوسائط من الباب للباب . ولذلك تسعر كل مرحلة من مراحل الرحلة سواء كان النقل بالبر أو السكك الحديدية أو بالمواعين، إن وجدت، من نقطة الأصل حتى الميناء شاملة سعر تداول الحاوية فى محطة الحاويات وتكلفة التخزين، وتكلفة الشحن على السفينة ثم أجرة النقل البحرى، ثم التفريغ فى ميناء التفريغ، والتخزين، ثم التحميل على السيارات أو القطارات حتى محطة الوصول النهائية . ومن أهم ميزات التعريفة المتعددة أنه يمكن دفع النقل البرى بالعملات المحلية . وتخضع هذه التعريفات أيضا للزيادات والإضافات الخاصة بزيادة سعر الوقود (BAF) أو سعر العملة (CAF) .

وتخضع هذه التعريفة المتعددة لنفس فكرة وحدات التسعير سواء أن كان بالوزن أو المقاس لكل شحنة أيهما أحسن للناقل، وكذلك طبقا لطبيعة الشحنة مثل الشحنات الخطرة أو الشحنات المبردة أو الشحنات عالية القيمة .

وهذه التعريفة تختلف طبقا لكون الحاوية لمستلم واحد (FCL) أو للحاوية المشتركة (LCL) وقد يفضل الناقل على الخطوط القصيرة (في الرحلات القصيرة) توحيد التعريفة بغض النظر عن طبيعة الشحنة بطبيق سعر النولون الموحد (FAK) .

وبصفة عامة، فبالإضافة لكون التسعير يعتمد أساسا على قيمة السلعة وحجمها إلا أن هناك بعض العوامل الأخرى التى لا يمكن إغفالها والتي في نفس الوقت لا يمكن الأخذ بها كلها ولكنها توضع فى الإعتبار عند التسعير :

- طبيعة البضاعة.
- توافر كميات كافية من البضاعة على الخط الملاحى.
- كيفية التغليف.
- إمكانية السرقة.
- معدل التستيف أى نسبة الوزن إلى الحجم.
- هل البضاعة ثقيلة أو ذات أبعاد طويلة.
- قابلية شحن البضاعة مع أنواع أخرى من البضائع الشائعة الشحن على الخط الملاحى.
- طبيعة المنافسة مع الناقلين الآخرين.
- مسافة النقل.
- مصاريف التشغيل المباشرة.
- تكلفة تداول السلعة فى الموانى.
- مصاريف التخفيف إن وجدت فى بعض الموانى.
- المصاريف الثابتة.

- مصاريف التأمين الإضافية.
- التسهيلات المختلفة بالموانى.
- نظم وتعليمات تشغيل الموانى.
- مصاريف الموانى.
- مصاريف القنوات.
- إمكانية تواجد بضاعة فى رحلة العودة (الإتجاه المعاكس).

ويبقى بعد ذلك سؤالين هامين وهما:

- ما هو السعر المناسب لهذه السلعة وهل تتحمل السلعة مثل هذا السعر ثم تكون منافسة فى السوق النهائى لها وبالتالى يقبل الشاحن هذا النولون؟
- فى المقابل هل يتحمل الناقل نقل السلعة بهذا السعر؟

تتطلب الإجابة على السؤال الأول مسحا جيدا للسوق بالنسبة لكل سلعة بعينها، بينما تتطلب الإجابة على السؤال الثانى حساب تكاليف التشغيل والتكلفة الرأسمالية للإستثمار والتدفقات النقدية.

وتشمل التعريفة بعض البنود الواضحة والصريحة والتى فى حقيقتها تتماشى مع بنود واشتراطات عقد النقل أما بالنسبة إلى أى زيادات فتعود إلى بنود التعريفة ذاتها .

وفيما يختص بمعدل الزيادة العام (GRI) فإن المؤتمرات الملاحية عندما تقرر أن أسعار النوالين الحالية لا يمكن العمل بها فإنها تقدم تفاصيل حسابات الرحلات إلى محاسبين قانونين معتمدين لفحص هذه الحسابات وتقديم تقرير يبرر الزيادة المطلوبة لإتحاد الشاحنين وأى جهات أخرى معنية بالرقابة أو التفتيش. ويتم نشر إخطار الزيادة قبل الميعاد المقرر بثلاثة أشهر .

العوامل الهامة للشاحن بخلاف سعر الشحن :

تقدم تسعيرة النقل بسفن المؤتمرات الملاحية للمستوردين أساسًا جيدًا للمقارنة بينها وبين أسعار السفن الأخرى لنقل بضائعهم من دولة المورد وحتى

دولة المستورد، وبالرغم من أن سعر النقل ليس هو المتغير الوحيد فى الثمن النهائى للسلعة إلا أن المورد عليه أن يضع فى إعتباره بعض العناصر الأخرى عند اتخاذه لشراء ونقل سلعة ما مثل:

١- كفاءة وإنتظام خدمة الخط : من المهم جداً أن يختار المستورد الخط الملاحى الذى يعرفه من خلال تجاربه السابقة أو من خلال مسح سوق النقل الملاحى والتأكد من إمكانية الإعتماد على مثل هذا الخط فى القيام بعملية النقل بالكفاءة المطلوبة فقد يكون سعر النقل الرخيص سببا فى ألا تصل البضاعة نهائيا إلى بلد المستورد أو قد تصل متأخرة جدا .

٢- نوعية الخدمة المقدمة: بعض الخطوط الملاحية تقدم خدمة جيدة وتداول سفنها البضائع بطريقة جيدة لا تسبب لها تلفا وبالرغم من هذه الخدمة الجيدة فإن أسعارها معقولة , ولذلك فعلى المستورد عند إختيار السعر تقدير المخاطر على الجانب الآخر .

٣- سرعة إتمام الرحلة: لا تعمل السفن الغير عاملة بنظام الخطوط المنتظمة بجداول إبحار محددة وثابتة كما أنها لا تلتزم بخط سير ملاحى بين موانى محددة فهى ترداد الموانى فى طريقها بحثا عن شحنات إضافية أو لتسليم شحنات كانت مشحونة عليها لذلك فإن المستورد لا يمكن أن يعرف على وجه الدقة متى ستصل إليه بضاعته المشحونة على هذه السفن ولذلك فإنه يجب عليه تحصين نفسه ضد التأخير بزيادة المخزون لديه ما لم يستعمل سفن الخطوط المنتظمة التى هى بطبيعتها سريعة وخط عملها وتوقيتاتها دقيقة.

٤- معدل تردد السفن بين مينائى الشحن والتفريغ : قد يكون معدل التردد من أكثر الأمور أهمية لمستورد الذى يشترى بضاعته من نفس المور

بصفة منتظمة وثابتة فكلما زاد معدل التردد بين مينائى التصدير والإستيراد قلت حاجة المستورد لبناء مخزون لديه.

يتضح مما سبق بأن سعر النولون ليس هو العامل الرئيسى الذى يجب أن يضعه الشاحن أو المستورد فى اعتباره عند إختيار الخط الملاحى الذى سوف يتعامل معه ولكن ما سبق من عناصر يجب أن تؤخذ فى الإعتبار وتكون لها أهميتها عند اتخاذ القرار.

معدل الزيادة العام General Rate Increase (GRI) :

وهى زيادة نسبة مئوية إلى تعريفة المؤتمر الملاحى تمليها الضرورة لتغطية مصاريف التشغيل مع هامش ربح بسيط يغطى تكاليف الإستثمار لأعضاء المؤتمر. ويعلن عن هذه الزيادة مسبقا بمدة ٣ شهور.

وفى عام ١٩٩١ تبنت المؤتمرات الملاحية فكرة تعريفة جديدة تستهدف نوع معين من الشحنات خلال أوقات معينة، وتختص بشاحنين موسمين حتى يسمح لهؤلاء الشاحنين بتحميل زيادة التعريفة فى هذه المواسم على المستهلك النهائى .

إجراءات زيادة المعدل العام :

١- سوف يعطى المؤتمر إخطارا فى خلال مدة لاتقل عن ستة أشهر بخصوص حدوث زيادة فى أسعار النوالين ومؤشر لهذه الزيادة وتاريخ بدء العمل بها وأسبابها.

٢- بناء على طلب أى من الأطراف وخلال مدة منصوص عليها لاتزيد عن ٣٠ يوم أو حسبما يتم الإتفاق عليه بين الأطراف المعنية سوف يتم عقد جلسات للتشاور بخصوص الأسس التى تم على اساسها الزيادة ومقدار الزيادة والتاريخ الذى تسرى فيه.

٣- وللمؤتمر فى سبيل التعجيل بعقد جلسات التشاور يمكنه أو بناء على طلب أى من الأطراف المعنية تقديم تقرير من محاسب قانونى مستقل

ذو سمعة جيدة يشمل تحليلا لبيانات التكلفة والدخل والتي هي من وجهة نظر المؤتمر دعت إلى هذه الزيادة في أسعار النوالين.

٤- إذا تم الإتفاق من خلال جلسات التشاور على مبلغ الزيادة فإن العمل بهذه الزيادة يبدأ من تاريخ تقديم الإخطار.

٥- إذا لم يتم الوصول إلى إتفاق في المشاورات في خلال ٣٠ يوما من تاريخ الإخطار فإن الأمر سوف يقدم إلى مجلس توفيق عالمي منتدب وتكون توصيات هذا المجلس إذا قبلت من الأطراف المعنية ملزمة لهم وواجبة التطبيق.

٦- ويمكن للمؤتمر تطبيق الزيادة في إنتظار توصيات مجلس التوفيق العالمي . وعندما يصل مجلس التوفيق إلى توصياته فإنه يأخذ في الإعتبار مقدار الزيادة التي فرضها المؤتمر وفترة تطبيقها قبل وصول المجلس لتوصياته، وفي حالة رفض المؤتمر الملاحي لتوصيات مجلس التوفيق فإن الشاحنين أو إتحاد الشاحنين سوف يكون لهم الحق لإعتبار أنفسهم غير مرتبطين بالمؤتمر الملاحي وذلك بعد عمل الإخطار اللازم للمؤتمر أو إتخاذ أي إجراءات متعاقد عليها في هذا الشأن والتي تمنعهم من التعامل مع استعمال أي خطوط ملاحية أخرى. وفي حالة وجود عقود خدمة أو عقود ولاء فإن الشاحن أو إتحاد الشاحنين عليهم تقديم إخطار لمدة ٣٠ يوما يبدأ من تاريخ التقديم يعلنون فيه عدم إرتباطهم بالمؤتمر الملاحي، وخلال فترة لا تقل عن ٣٠ يوما ولا تزيد عن ٩٠ يوما يستمر فيها العمل بعقد الولاء أو عقد الخدمة.

٧- ولايجب على المؤتمر الملاحي أن يحجز الخصم المؤجل Deferred Rebate المستحق لأي من الشاحنين أو يصادره كنتيجة لأي إجراء إتخذ من قبل الشاحنين أو إتحادهم.

٨- إذا كانت التجارة الخارجية لدولة من الدول تنقل على سفن أحد أعضاء المؤتمر الملاحى معين وتتكون هذه التجارة من سلعة محددة أو عدد محدود من السلع فإن أى زيادة فى سعر النقل لهذه السلعة أو السلع تعتبر زيادة عامة ويسرى عليها ما سبق من أحكام .

١st January, ٢٠٠٤ **General Freight Rate Increases** Please be advised that due to the recent General Rate Increase (GRI) from the USA to New Zealand we will be instituting the following GRI for all USA LCL export cargo. From all North American CFS locations to New Zealand (and Australia), a GRI of USD ٧,٠٠ w/m will apply. This increase will become effective for all shipments as from the ١st February ٢٠٠٤. If you have any queries in relation to the above information, please do not hesitate to contact your local Gateway office. **Kind regards** **Stephen Kirkham**
١ يناير ٢٠٠٤ زيادة عامة فى سعر النولون رجاء التكرم بالعلم بأنه نظرا للزيادة العامة فى سعر النولون (GRI) من الولايات المتحدة الأمريكية إلى نيوزيلندا فأننا نعدد الزيادة العامة فى سعر الوالين (GRI) التالية على كافة النوالين الخاصة بالحاويات لأكثر من مستلم (LCL) الصادرة من الولايات المتحدة الأمريكية . من جميع محطات الحاويات بأمريكا الشمالية إلى نيوزيلندا وأستراليا تكون الزيادة ٧ دولار أمريكى للوزن أو المقاس وسوف يبدا العمل بهذه الزيادة لجميع الشحنات إعتبارا من أول فبراير ٢٠٠٤. وإذا كان لكم أى استفسارات فى هذا الخصوص رجاء عدم التردد فى الإتصال بوكيلنا المحلى بجيت واى مع أطيب التحيات xxxxxx

* **أهم العوامل التى تؤثر فى سعر النولون :**

يوجد عنصرين أساسين يؤثران فى تسعير النولن لسفن الخطوط الملاحية المنتظمة وهما عنصر خط سير السفينة والمتعلق بالموانى والمسافة بينها والعنصر الآخر خاص بطبيعة البضاعة .

١- خط سير السفينة :

(أ) الإتجاه: يجب على ملاك ومشغلى سفن الخطوط المنتظمة أن يضعوا فى إعتبارهم عدم توازن التجارة والذى يعنى أن حجم التجارة فى أحد الإتجاهات تتوافر فيه كميات كبيرة من البضاعة المنقولة بينما الإتجاه المعاكس تقل أو تنعدم فيه البضاعة ولذلك يجب أن يؤخذ ذلك فى الإعتبار عند وضع أسعار النوالين على مثل هذه الخطوط الملاحية بحيث يعوض الإتجاه المملوء بالبضاعة الإتجاه الآخر ضعيف البضاعة.

(ب) المسافة: يجب أن يؤخذ فى الإعتبار طول المسافة بين موانى الشحن وموانى التفريغ، وهل توجد قنوات مائية تعبرها السفينة خلال رحلتها تدفع لها رسوم عبور وبالتالى تزيد من تكلفة تشغيل السفينة على هذا الخط الملاحى كما أن توقفها فى إنتظار العبور يزيد أيضا من تكلفة التشغيل نظير ضياع الوقت فى الإنتظار.

(ت) إزدحام الموانى: يعتبر ازدحام الوانى أو محطات تداول الحاويات بها وكذلك كفاءة هذه الموانى أو محطات الحاويات من العوامل المؤثرة فى سعر النولون حيث يؤدى ذلك لزيادة فترة بقاء السفينة بالميناء .

٢- طبيعة البضاعة :

يختلف سعر النولون باختلاف نوع وطبيعة البضاعة المنقولة على نفس الخط الملاحى لنفس المسافة ويؤثر فى ذلك عنصران هما :

(أ) عنصر التكلفة : وهو مرتبط بطبية البضاعة ومدى قابليتها للكسر أو السرقة أو التلف أو أن البضاعة لها مقاسات أو أشكال غير منتظمة وهل تحتاج هذه البضاعة إلى إجراءات حماية خاصة أو ترتيبات خاصة مثل البضائع الخطرة أو البضائع التى يمكن أن يحدث منها تلوث، أو البضائع المجمدة التى تحتاج إلى عناية خاصة . كل هذه الإجراءات تنشأ عنها تكلفة إضافية على السفينة سواء فى تداولها أو تربيطها على السفينة أو رسوم تجهيزات خاصة بالموانى .. الخ.

(ب) قيمة البضاعة : تتناسب قيمة البضاعة طرديا مع سعر النولون فالأحجار الكريمة والذهب والبضائع سريعة التلف تكون اسعار نوالينها أعلى من البضائع العادية .

أسعار النوالين الغير محددة :

وهو نولون يفرض لبعض السلع قد لا يوجد لها سعر نولون فى قائمة تعريفة المؤتمر الملاحى فلا توجد هذه السلعة ضمن قائمة السلع ولا توجد ضمن قائمة المجموعات المسعرة وهو فى الغالب أعلى من الأسعار العادية . فإذا كان هناك شاحن لسلعة من هذا النوع غير مسجلة بقائمة التعريفة فإنه يتقدم للمؤتمر الملاحى أو للناقل للحصول على تسعيرة خاصة بهذه السلعة على هذا الخط الملاحى بالتحديد، فإذا حصل على سعر مناسب لهذه السلعة فإنه بذلك يكون قد قام بتوفير جزء كبير من سعر النولون كما أنه بذلك يكون قد ضمن وضع سلعته فى قائمة تعريفة المؤتمر الملاحى على هذا الخط مما يسهل تعامله المستقبلى مع سفن المؤتمر الملاحى.

الحق فى التسعير المستقل :

هو حق أحد أعضاء المؤتمر الملاحى فى أن يضع سعر نولون مختلف أو سعر بند خدمة خاصة به مختلفة عن أسعار المؤتمر ولكن بشرط أن يتم إخطار المؤتمر بذلك قبل ١٥ يوما من تطبيق هذا السعر الخاص .

الخصم من سعر النولون :

الحصول على خصم فى سعر النولون لصالح الشاحن له صورتان أحدهما قانونية والأخرى غير قانونية ففى مجال النقل البحرى يحق لوكيل الشحنة (متعهد الشحن) الحصول على عمولة تبلغ ما بين ٢% - ٥% من سعر النولون ولايحق له التنازل عن أى جزء من هذه العمولة للشاحن ، بينما تبلغ هذه العمولة فى مجال النقل الجوى حوالى ١٠% من سعر النولون ويحق لمتعهد الشحن قانونا أن يتنازل عن جزء من هذه العمولة للشاحن .

مكونات السوق :

إن وضع سعر محدد للنوالين يدفع أعضاء المؤتمرات الملاحية على التنافس فى أداء الخدمة وتطويرها لجذب العملاء بدلا من التافس السئ فى سعر النقل . ويمكن تحسين الخدمة بإضافة العديد من العناصر إليها حيث أصبحت الخدم هى المجال الوحيد المتاح أمام أى من أعضاء المؤتمر لزيادة دخله ومن هذه العناصر:

١- سرعة السفينة، فكلما زادت سرع السفينة قلت مد الإبحار وكلما أمكن للناقل التغلب على العطلات الناتجة عن سوء الأحوال الجوية أو التأخر فى دخول الميناء.

٢- إدخال نظام تبادل المعلومات إلكترونيا، يمكن الشاحن من التواصل مع الخط الناقل ومعرفة ما يطلبه من بيانات وهو جالس فى مكتبه.

٣- الخدمات اللوجستية، وتتوقف جودة الخدمة على ما يمكن للخط الملاحة من تقديمه من عناصر الخدمات اللوجستية بالإضافة لخدم النقل.

٤- التكامل بين وسائط النقل، تتحدد كفاءة الخدمة بكفـاءة ومقـدرة الخـط الملاحى على الربط بين النقل البحرى والنقل البرى والنقـل بالـسكك الحديدية الذى يستطيع الخط الملاحى أن يوفرها للشاحن.

٥- تملك محطات تداول الحاويات، هذا الإتجاه الحديث فى تملك العديد من الخطوط الملاحية لمحطات وموانى تداولا الحاويات يعطى لهذه الخطوط ميزة تنافسية كبرى فى سرعة دخول وخروج سفن الخط الملاحى لهذه الموانى وإعطائها أولية على باقى السفن.

٦- معدل التردد على الموانى، كلما زاد معدل التردد على الموانى انعكـس ذلك على مخزون الشاحنين مما يعطى ميـزة تنافـسية عاليـة للخـط الملاحى.

٧- التغطية الجغرافية للنقل، ينظر لخدمة النقل على أساس ما تغطيه مـن مناطق جغرافية حيث تضمن لعملائها سهولة النقل المباشر للعديد مـن الأماكن.

٨- التجاوب السريع مع متطلبات العملاء، مما يعطى إنطباعا حسنا بإهتمام الخط الملاحى بعملائه.

غرامة تأخير الحاوية :

هناك فترة زمنية تبقى فيها الحاوية المملوءة فى ساحة الحاويـات فـى إنتظار أن يأخذها العميل سواء أن كان الـشاحن أو المـستلم، ولا تفـرض أى رسوم على العميل خلال هذه الفترة على أساس أنه يقوم بشحن أو تفريغ الحاوية من البضاعة فإذا تجاوز هذه الفترة فإنه تفرض عليه بعد ذلك غرام مالية علـى أساس مدد زمنية محددة أو قد تكون على أساس يومى.

الفصل الثالث
الحاويات كأداة هامة للخطوط المنتظمة

مقـــدمـــة :

الحاوية هى صندوق معدنى أو خشبى يستعمل لتخزين ونقل البضائع . وفى النقل البحرى يستعمل هذا المصطلح لحمل البضائع، وتعرف الحاوية بلفظ الصندوق Box أو شاحنة مغلقة Van كما يطلقون عليها فى بعـض الأقطـار وخصوصا فى الولايات المتحدة الأمريكية وتصنف الحاويات كثورة فى عـالم صناعة النقل البحرى وذلك لانها تحقق خدمة من الباب إلى البـاب (Door to Door) ومفهوم الشحن أوالاستيراد عند الحاجة (JIT) كذلك هى الاداة الاساسية فى النقل متعدد الوسائط (Multi Model Transport).

فالحاوية يجب أن تحيط وتحفظ محتوياتها من الخسارة والتلف كما يمكن فصلها عن وسائل النقل وتداولها كوحدة نقل واحدة دون إعادة تدول محتوياتها .وحاوية النقل هى آداة معدة للنقل لها المواصفات التالية:

١- لها مواصفات دائمة متينة بدرجة كافية ومناسبة للاستعمال المتكرر.
٢- مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال وسط نقل واحد أو أكثر من وسط دون الحاجة إلى إعادة شحن البضائع مرة ثانية .
٣- مزودة بوسائل تسمح بتداولها وخصوصا عند إنتقالها من وسط نقـل لآخر.
٤- مصممة بحيث يمكن تعبئتها وتفريغها بسهولة .
٥- لها حجم داخلى لا يقل عن واحد متر مكعب .
٦- لايشمل تعريف حاوية النقل أى مركبات و لا تجميع للبضائع التقليدية.

يجب على مستخدم الحاوية أن يكون ملما بالفروق الجوهرية فى بناء الحاويات المختلفة التى سوف يستخدمها حتى يكون لدية القدرة على عمل التجهيزات اللازمة عند تعبئة هذه الحاويات أو شحنها وحتى لا يتجاوز الحدود المسموح بها .

ولقد أمكن التغلب على مشاكل تحضير وجاهزية وحدات الشحن مثل الحاويات وفى نفس الوقت فإن توحيد بعض عناصر البناء وتوحيد بعض المقاسات المختلفة سمح باستعمال معدات تداول نمطية وكذلك تنميط وسائل النقل لتتناسب مع مقاسات الحاويات.

التصنيف :

(أ) بواسطة الحجم :

يمكن تصنيف الحاوية بواسطة مقاساتها حيث من الظاهر أن أطوال الحاويات هى مضاعفات الرقم ١٠ فهناك حاويات ١٠ قدم، ٢٠ قدم، ٣٠ قدم، ٤٠ قدم .

والحاوية ٢٠ قدم والحاوية ٤٠ قدم تستعمل بنسبة تتجاوز ٧٠% من حجم تجارة الحاويات العالمية، ويرمز للحاوية ٢٠ قدم بأنها الوحدة المكافئة للعشرون قدما Twenty Equivalent Unit (TEU) وبالمثل الحاوية الـ ٤٠ قدما يرمز لها Forty Equivalent Unit (FEU) . وتستعمل الحاوية العشرون قدما كوحدة قياس لسعة سفن الحاويات أو معدلات تداول الحاويات بالموانى وكذا إنتاجية الموانى .

معظم الحاويات عرضها ثمانية أقدام ويختلف إرتفاعها حيث يتراوح بين ٨ قدم فأصبح ٨,٥ قدم ثم أصبح ٩ أقدام ثم أصبح حاليا ٩,٥ قدم والتى تسمى ذات التكعيب العالى (High Cube) .

المنظمة العالمية للتوحيد القياسى (الحاويات) :

قامت المنظمة العالمية للتوحيد القياسى بالعمل علـى توحيد مقاسـات الحاويات كالآتى:

(أ) ٢٠ قدم × ٨ قدم × ٨,٦ قدم

(ب) ٤٠ قدم × ٨ قدم × ٨,٦ قدم

(ب) بالإستعمال :

كما يمكن تصنيف الحاويات حسب نوع البضائع المشحونة مثل :

(أ) الحاوية متعددة الأغراض General Purpose Containers

وهى أكثر الحاويات استعمالا (وخصوصا للبضائع المجمعـة) والتى لا تحتاج التحكم فى درجات الحرارة . ويطلق عليها أيضا حاوية البضائع الجافة .

وتصنع عادة من الصلب ومغلقة تماما ولها باب محكم تمامـا , وتغطى أرضيتها بالخشب وبها أماكن لتربيط البضاعة بداخلها .

(ب) الحاويات الحرارية Thermal Containers

مصممة للبضائع التى تحتاج إلى تبريد أو تخـزين معـزول . وتبطن بمواد عازلة لها معامل تبادل حرارى مـنخفض، والحاويـات الحرارية تصنف على ثلاثة أنواع:

- **الحاويات المبردة Refrigerated Containers** تـصنع مـن الألومنيوم وتبطن من الداخل بمواد عازلة لها معامـل تبـادل حرارى منخفض مثل خشب الأبلاكاش الذى يجب أن يحـافظ على درجة حرارة منخفضة حتى – ١٨° مئوية لحفظ البـضائع المجمدة مثل الـسمك واللحـوم كمـا تـستخدم مـع الفواكـه والخضراوات الطازجة التى تحتاج درجة حرارة فـى حـدود الصفر المئوى . ويستعمل غاز الفريون كوسيط تبريد فى هـذه

الحاويات مع استعمال مصدر كهرباء من السفينة أو على رصيف محطة الحاويات . وقد تكون وحدة التبريد مبنية في جسم الحاوية أو قد تلحق بها أو قد يوجد بالحاوية فتحة لدخول الهواء البارد وأخرى لخروج الهواء لو كان التبريد يتم عن طريق مجمع تبريد يغذى العديد من الحاويات في وقت واحد .

- **الحاوية المعزولة Insulated Containers** للخضراوات والفواكه الطازجة حيث يستعمل الثلج كوسيط تبريد , وتبطن الحاوية بخشب الأبلاكاش لتقليل تأثير التبادل الحرارى وفى نفس الوقت يقلل خشب الأبلاكاش من عملية التكثيف داخل الحاوية .

  والحاوية مناسبة لنقل البضائع سريعة التلف مثل الخضراوات والفواكه الطازجة وأى بضائع تحتاج لحمايتها من تقلبات درجات الحرارة دون الحاجة إلى تبريدها ويمكن استخدامها فى نقل بضائع عامة نظيفة .

- **الحاوية المهواه Ventilated Containers** وتسمح بمرور تيار من الهواء خلال فتحات فى أعلى وأسفل جسم الحاوية تسمح بعملية التهوية المستمرة . وتستخدم مثل هذه الحاويات مع البضائع التى تحتاج لتهوية مستمرة مثل الشاى، القهوة، الكاكاو. كما أن مثل هذه الحاويات تقلل من عملية التكثيف الضارة جدا بهذه الحاويات .

(ت) الحاويات الخاصة Special Containers

ويندرج تحت هذا النوع من الحاويات باقى أصناف الحاويات مثل حاويات البضاعة الصب والحاويات الصهريجية وحاويات السقف المفتوح وحاويات الأجناب المفتوحة وحاويات السيارات والحاويات الطبلية المسطحة والحاويات الحظيرة المخصصة لنقل الحيوانات .. الخ.

أحمال الحاوية :

التصنيف RATING :

تصنيف الحاوية هو أقصى وزن مسموح به للحاوية بما فى ذلك جسم الحاوية ومحتوياتها وتصنيف الحاوية العشرون قدما هو ٢٤٠٠٠ كيلوجرام (٢٤ طن) وللحاوية الأربعون قدما بما فى ذلك الحاويات عالية الإرتفاع هو ٣٠٤٨٠ كيلوجرام .

وزن الحاوية الفارغة TARE- Tare Weight :

وزن الحاوية الفارغة بما فى ذلك مشتملاتها وأى أجهزة أخرى متصلة بها وضرورية لاستعمالها. ويختلف وزن الحاوية الفارغ طبقا للمعدن المصنعة منه الحاوية وطبقا لنوع ومقاس الحاوية ويكتب على الحاوية من الخارج .

وزن التحميل Payload :

وهو أقصى وزن للحاوية يمكن شحنه فى الحاوية بما فى ذلك أخشاب التستيف أو أسلاك وأدوات الرباط وعلى ذلك فإن:–

وزن التحميل = التصنيف – وزن الفارغ

Payload = Rating - Tare weight

وقد يمنع الشاحنين من الوصول إلى أقصى وزن فى بعض الأماكن نظرا لحدود الحمولة المفروضة على الطرق فى هذا المكان .

وتكتب كل هذه البيانات بالإضافة إلى سعة الحاوية على باب الحاوية من الخارج حتى تكون واضحة لمستخدم الحاوية .

التصنيف ٣٠٤٨٠ كجم
الوزن الفارغ ٣٧٥٠ كجم
وزن التحميل ٢٦٧٣٠ كجم
سعة الحاوية ٦٧,٧ م٣
حاوية ٤٠ قدما

الحمل المسموح به على أرضية الحاوية :

لا يجب أن يتجاوز الحمل المسموح به على أرضية الحاوية ما يلى:

- الحاوية العشرون قدما لا يجب أن يتجاوز الحمل ٤,٥ طنا / م^{٢} .
- الحاوية الأربعون قدما لا يجب أن يتجاوز الحمل ٣,٠ طنا / م^{٢} .

مركز ثقل الحاوية :

لا يجب وضع البضائع الثقيلة أعلى البضائع الخفيفة داخل الحاوية بحيث يبقى مركز ثقل الحاوية فى نصفها الأسفل دائما، كما لا يجب ان يبعد مركز ثقل الحاوية عن منتصف الحاوية الطولى بالحدود الآتية :

- الحاوية ٢٠ قدما لا يجب أن يتجاوز ٠,٦ مترا أمام أو خلف منتصف الحاوية طوليا.
- الحاوية ٤٠ قدما لا يجب أن يتجاوز ٠,٩ مترا أمام أو خلف منتصف الحاوية طوليا.

أنواع الحاويات :

تقسم الحاويات بصفة عامة إلى الأنواع الآتية والتى قد يشتق منها أنواع أخرى كما قد تظهر أنواع أخرى يفرضها نوع البضاعة المنقولة أو وسيلة أو وسط النقل أو كل هذه العوامل مجتمعة .

١ - حاويات البضائع العامة General Cargo Containers :

يشمل هذا النوع الحاويات التى لم يتم نقلها جوا والتى لا تشمل نقل أنواع من البضائع تحتاج إلى تحكم فى درجة حرارتها كما لا ينقل بها سوائل أو غازات أو سيارات أو حيوانات حية .

٢ - الحاويات متعددة الأغراض General Purpose Containers

وهى حاويات مغلقة تماما ومقاومة للجو ولها سطح وأرضية وجوانب ثابتة كما تزود فى إحدى نهايتها بباب . وهذه الحاويات مصممة لنقل أنواع عديدة من البضاعة .

٣- الحاويات ذات الغرض المحدد **Specific Purpose Containers**

وهى حاويات بضائع عامة ولكن لها صممت لهدف محدد لكى يسهل تعبئتها وتفريغها ليس عن طريق الباب الموجود فى أحد نهايتها أو قد يكون ذلك بغرض توفير هدف محدد مثل التهوية مثلا .

٤- الحاويات المغلقة المهواة **Closed Ventilated Container**

وهى مشابهة للحاويات متعددة الأغراض ولكنها مصممة خصيصا لنقل البضائع التى تحتاج لتهوية سواء أن كانت تهوية طبيعية أو تهوية ميكانيكية .

٥- الحاويات مفتوحة السقف **Open Top Container**

وهى تشبه الحاويات متعددة الأغراض ما عدا أنه ليس لها سقف ثابت ولكن قد يكون السقف متحركا أو يمكن إزالته كأن يصنع من المشمع البلاستيك أو من قماش الخيام أو من مواد بلاستيكية مقواة والتى ترتكز على عوارض للسقف متحركة . وهذه الحاويات قد يمكن تحريك عارضة السقف فوق بابها.

٦- الحاوية المسطحة (المنصة) ذات الأجناب المفتوحة **Platform Based Container Open Sided**

يطلق هذا التعريف على الحاوية التى ليس لها أجناب ثابتة أو\ما شبه ذلك ولكن لها أرضية مسطحة

٧- الحاوية المنصة ذات النهايات الثابتة **Platform Containers with Fixed Ends**

هى حاويات منصة ليس لها أجناب كما هو الحال فى هذا النوع إلا أن لها جدران فى النهايتين لا يمكن طيهما .

٨- الحاوية المنصة ذات النهايات التى يمكن طيها **Platform Containers with Folding Ends**

وهى حاويات مثل باقى حاويات المنصة ليس لها أجناب إلا أن هذه الحاويات لها جدران فى النهايتين يمكن طيهما.

٩- الحاوية المنصة ذات الأعمدة عند الأركان Platform Container with Posts at Corners

هى حاوية ليس لها أى جدران جانبية أو جدران بالنهايات ولكن فقط أعمدة فى أركان الحاوية الأربعة، مع العلم بأن أعمدة بعض هذه الحاويات ثابتة وبعض الحاويات يمكن طى هذه الأعمدة .

١٠- حاوية البضاعة المخصوصة Specific Cargo Containers

هذا النوع من الحاويات مصمم لنقل نوع مخصص من البضائع مثل حاوية السيارات أو حاويات الحيوانات الحية أو حاويات الملابس.

١١- الحاوية الحرارية Thermal Container

هى حاوية معزول حراريا جدرانها وأبوابها وأرضيتها وسقفها والتى تقلل من التبادل الحرارى بين داخل وخارج الحاوية .

١٢- الحاوية المعزولة Insulated Container

هى حاويات حرارية ولكن يستعمل معها أجهزة للتبريد أو التسخين.

١٣- الحاوية الثلاجة Refrigerated Container

الحاويات الحرارية التى تستعمل وسائل للتبريد مثل الثلج الجاف سواء أن كان ذلك بالتحكم فى عملية التسامى أم لا أو تم التبريد بالغازات سواء أن تم ذلك بالتحكم فى التبخير أم لا، فمن المفهوم ضمنيا أن مثل هذه الحاوية فلا تتطلب هذه الحاوية مصدر طاقة خارجى :

١٤- الحاوية ميكانيكية التبريد Mechanically Refrigerated Container

هى حاويات حرارية تستخدم معدات تبريد مثل وحدات الضواغط الميكانيكية أو وحدات إمتصاص.

١٥- الحاويات المسخنة Heated Container

هى حاويات حرارية تستخدم معدات تنتج حرارة للتسخين .

١٦- الحاوية المبردة والمسخنة Refrigerated and Heated Container

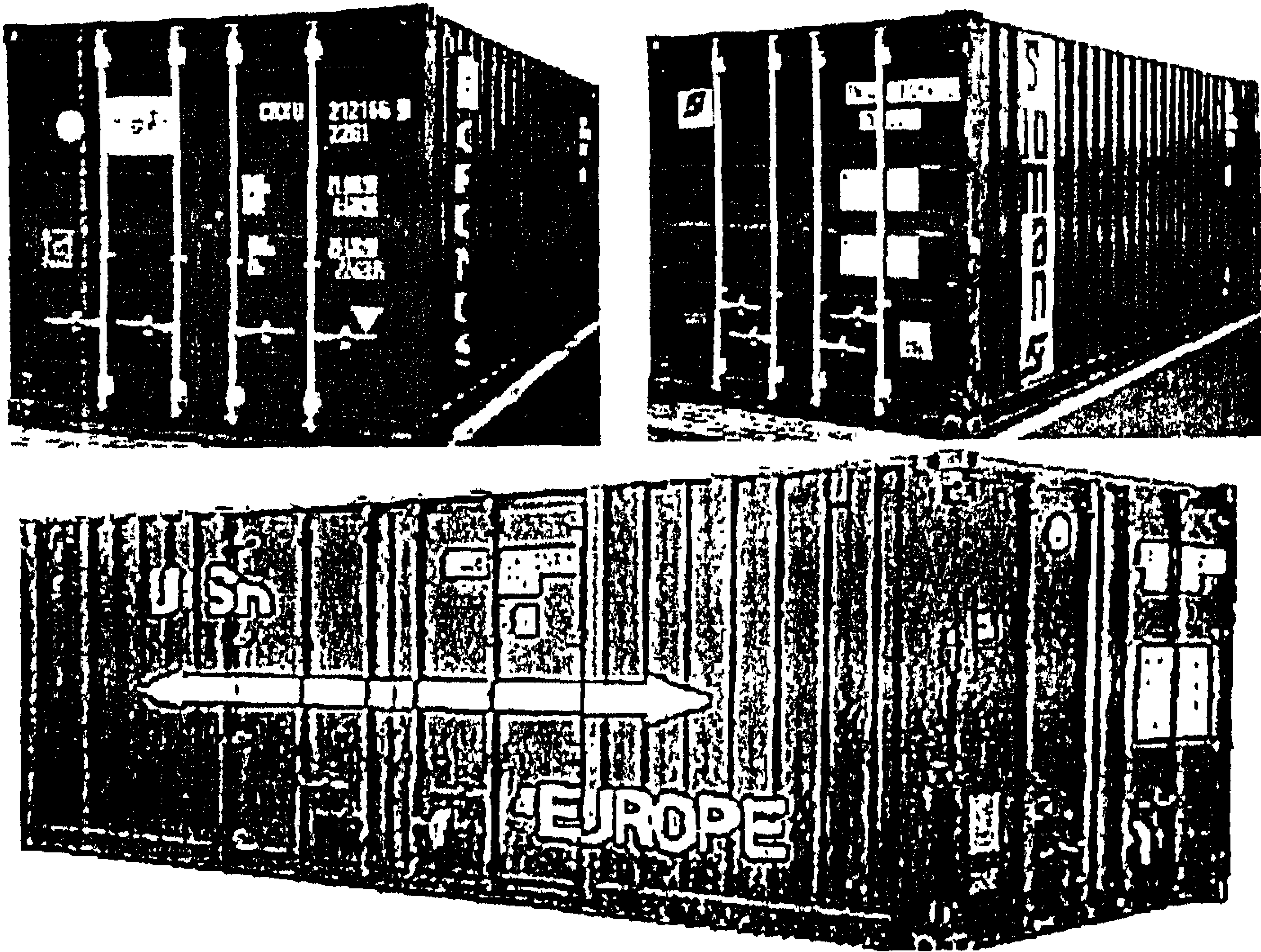
هى حاوية حرارية تستخدم معدات تبريد (سواء أن كانت ميكانيكيـــة أو وسائط تبريد بالتمدد) أو معدات تقوم بالتسخين .

١٧- الحاوية الصهريجية Tank Container

وهى حاوية مكونة من جزئين أساسيين هما الصهريج والجزء الآخر هو الهيكل الخارجى المحيط بالصهريج .

١٨- حاوية البضاعة الصب الجاف Dry Bulk Container

هى حاوية مخصصة لنقل البضائع الصب الجاف .



حاوية ٢٠ قدما ذات باب جانبى

الفصل الرابع
إيجار السفن

سفن الخطوط الجوالة :

- **الخطوط الجوالة :**

➢ وهى خطوط ليس لها مواعيد محددة وخطوط سير ثابتة بل متغيرة حسب السوق وملاك هذه السفن هم ناقلون خصوصيون .

➢ والبضائع تكون متجانسة منخفضة القيمة مثل (الحبوب وخامات المعادن والبترول ومنتجاته) ويتم النقل بعقود مشارطات مختلفة .

➢ واجرة النقل تخضع للتفاوض طبقاً لميكانيكية العرض والطلب والسفن فى هذه الخطوط معظمها سفن اعمارها كبيرة ومتوسطة السرعة .

➢ وهيكل الشركة ذات عمالة قليلة العدد ولكن يتمتعون بكفاءة عالية وخبرة ويتم الحصول على البضاعة عن طريق السماسرة والوسطاء.

- قانون التجارة البحرية رقم ٨ لعام ١٩٩٠ مادة ١٥٢ الباب الثالث عرف إيجار السفينة أنه :

عقد يلتزم بموجبه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجرة وذلك لمدة محددة او القيام برحلة سفينة (الايجار الزمنى _ الايجار بالرحلة) .

➢ المؤجر هنا :هو شركة الملاحة (ماللك السفينة) .

➢ المستأجر :هو الجهة التى تستأجر السفينة (فراغ السفينة) لشحن ونقل بضاعة لرحلة معينة أو لفترة زمنية معينة .

❖ تعرف عملية إيجار السفن أنها عملية أو نشاط تمارسه شركات الملاحة التنظيم إستخدام السفن فى نقل البضائع لتحقيق أهداف كل من الطرفين :

- المستأجر : الطرف الذى يمثل الطلب (البضاعة).
- الناقل البحرى : الطرف الذى يمثل العرض بأسواق الملاحة تملك أو تشغيل السفن .
- الوسيط الملاحى : هو وكيل من نوع خاص وظيفته تحقيق الالتقاء بين العرض والطلب فى مقابل عمولة يحصل عليها من شغل السفينة .

وهو عبارة عن جامع ومضيف ومأشر للمعلومات عن العرض والطلب ويبرم مشارطات الايجار وعقود بيع وشراء السفن وملم بأصول التفاوض (أى العملية الفنية لبيع او تأجير السفن).

- السوق الملاحى : هو المسرح الذى يتعامل معه الأطراف الثلاثة .
- بورصة البلطيق : حوالى ٣٠ % من عمليات تاجير السفن فى العالم تتم فى هذه البورصة فى لندن ثم تطور تطور كبير نتيجة لثورة الاتصالات ودخول الانترنت بحيث ان ما كان يتم فى عمليات يدوية أصبح متاحا طوال الوقت على شبكة المعلومات الدولية مما وفر الوقت والجهد والمال .

الأسواق الملاحية :

- سوق التأجير CHARTER : مجموع الحمولات المعروضة للإيجار مقاسة بالطن الوزنى خلال فترة زمنية معينة.
- سوق بيع وشراء السفن SECOND HAND MARKET : مجموع الحمولات الوزنية المقاسة بالطن الساكن DWT المعروض للبيع بجانب الحمولات التى تم شرائها فورا فى نفس الفترة .

- سوق بناء السفن الجديدة NEW BULDING : مجموع الحمولات بالطن الوزنى المطلوب بنائها خلال فترة زمنية معينة والحمولات التى تم التعاقد على بنائها فعلا خلال نفس الفترة .

الأشكال المختلفة من الشحن بالسفن الجوالة :

سوق الايجار سوق عالمى ويتم نشاطه عن طريق ثلاثة أطراف :

أولا : صاحب البضاعة .

ثانيا : الشركة المالكة للباخرة أو صاحبها .

ثالثا : سماسرة الشحن والوكلاء .

ومع تطور الاتصال التكنولوجى وكون العالم أصبح قرية صغيرة فإن سعر النولون يتغير عندما يتزن العرض والطلب .

تتخذ المشارطات التى ترد على السفينة التجارية فى العمل احدى صورتين رئسيتين اما ان ترد على سفينة عارية اى غير مجهزة واما ان ترد على سفينة مجهزة بما يلزمها من مؤن وطاقم ووقود ومياه عذبة ومواد تموينية وفى الحالة الاولى يقدم المؤجر السفينة للمستاجر لكى ينتفع بها كما يشاء ويكون له كامل السيطرة عليها وفى الحالة الثانية يظل للمؤجر على السفينة كامل السيطرة أو قدر منها حسب نوع المشارطة .

البيانات الأساسية فى مشارطات الايجار :

١) البيانات الخاصة بإسم المؤجر وأسم المستأجر وجنسيتهما والموطن الرئيسى لكل منهما وطبقا للقواعد العامة فإن الخطأ فى جنسية أى منهما يعتبر خطأ جوهرى يجيز لمن وقع أن يطلب فسخ العقد .

٢) البيانات الخاصة بالسفينة نفسها (أسم السفينة، جنسيتها، ميناء تسجيلها، درجتها، حمولتها، سرعتها . نوع الطاقة المبستعملة فى ألاتها .

٣) إذا كانت السفينة المستأجرة معينة فى عقد المشارطة بإسمها فلا يجوز للمؤجر أن يستبدلها بأخرى إلا بموافقة المؤجر .

٤) إذا تعينت السفينة فى المشارطة بمواصفتها دون ذكر أسمها على أن يـذكر أسمها فيما بعد (SHIP TO BE NAMED AFTER) فى هذه الحالة تعتبـر مواصفات السفينة جوهرية فى هذا العقد .

٥) البيان الخاص بجنسية السفينة يعتبر من العناصر الجوهرية فى المـشارطة وعليه فلا يجوز للمؤجر القيام بأى تصرف قانونى يترتـب عليـه تغييـر جنسية السفينة خلال فترة مشارطة التأجير وإلا من حـق المـؤجر فـسخ المشارطة وطلب تعويض .

٦) صلاحية السفينة للملاحة البحرية وصلاحيتها للغرض التى أستأجرت مـن أجله ويثبت هذا الالتزام فى حق المؤجر حتى لو لم يرد فـى المـشارطة والصلاحية لها نوعان :

- الصلاحية الملاحية الفنية : وتشمل (بدن قوى – ألات سـليمة– طـاقم مناسب– وقود كاف – تموين كاف).
- الصلاحية الملاحية التجارية : عنابر صالحة لرص البضاعة أو تستيفها أو مناسبة للبضاعة نفسها .

٧) البيانات الخاصة بالأجرة : قيمة الأجرة، طريقة دفعها، ماعيد دفعها .

طرق تحديد أجرة النقل (النولون – للسفن الجوالة)

- تحدد جزافا بصفة إجمالية (Lump sum).
- بالنسبة لمشارطة التأجير الزمنية تحدد الجرة على أساس وحدة زمنية معينة.
- فى مشارطات التأجير بالرحلة تحدد الاجرة على أساس كميـة البـضاعة المشحونة.
- حمولة السفينة، قوة محركها، نوع الوقود المستخدم، درجة تصنيفها .

العوامل الخارجية المتحكمة فى تحديد أجرة النقل :

١. مكان تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجر .
٢. مكان إنتهاء المشارطة وإعادة تسليم السفينة إلى مؤجرها .
٣. نوعية البضاعة التى ستشحن بالسفينة ومدى تأثيرها على بدن السفينة أو عنابرها .
٤. المنطقة الجغرافية التى ستستغل فيها السفينة المؤجرة ومدى البحرية التى قد تتعرض لها .

أنواع مشارطات إيجار السفن

وحيث أن سوق الايجار سوق تنافسي يعتمد فى تحديد سعر النقل على العرض والطلب وينقسم إلى ثلاث أقسام رئيسية :

- الايجار بالرحلة Voyage charter .
- الايجار بالزمن Time Charter.
- إيجار سفينة عارية Bare Boat Charter .

وسوف نتعرض لكل نوع على حده .

مشارطة التأجير لرحلة VOYAGE CHARTER PARTY:

- عقد يلتزم فيهماللك السفينة او مجهزها بوصفه مؤجرا بأن يقدم للمستأجر فى مقابل أجرة محددة، سفينة مجهزة وصالحة للملاحة لرحلة واحدة أو لعدد من الرحلات ويمكنه من نقل بضاعته على السفينة كلها أو على جزء منها ويحتفظ المؤجر بسيطرته كاملة على السفينة وتكون له عن طريق أتباعه (إدارتها الملاحية، إدارتها التجارية).

ملاحظة : هناك نموذج شائع الاستعمال دوليا لمشارطة التأجير لرحلة وهو النموذج المسمى " جنكون " GENCON C/P ويعتبر نموذجا عاما يصلح لنقل أى بضاعة .

خصائص المشارطة بالرحلة :

١. يحتفظ المؤجر بالادارتين الملاحية والتجارية للسفينة فهو (المجهز) وهو (المستغل) .

٢. يذكر فيها دائما (نوع البضاعة) المطلوب نقلها (ومقدارها) بكاملها للشحن .

٣. يذكر فيها ميناء الشحن وميناء التفريغ .

٤. يذكر فيها بيان الوقت المحدد لاجراء شحن البضاعة وتفريغها وبيان غرامة التأخير أو كسب الوقت، والطرف الذى يلتزم بدفع مصاريف الشحن والتفريغ وتستيف البضاعة أو تسويتها بالعنابر .

حتى ندرك مدى التعدد والكثرة فى نماذج مشارطات الايجار بالرحلة نشير أن مؤتمر البلطيق الملاحى أصدر وحده ٣٨ نوعا من هذه المشارطات كل واحدة منها لها أسم كودى معروفة به عالميا .

تختلف كل مشارطة عن الاخرى طبقا لأنواع البضائع المطلوب نقلها بسفينة مؤجرة لرحلة واحدة وفيما يلى عرض لهذه النماذج :

- نماذج مشارطة نقل الفحم المعروفة بإسم ل Baltcon وعددها ١١ مشارطة .
- نماذج مشارطات نقل الحبوب وعددها ٤ مشارطات أهما المشارطات المعروفة بإسم Norgrain والمشارطة المعروفة بإسم Standard Grain Charter ٧٣ .
- نماذج نقل المواد الخام وعددها ٥ مشارطات .
- نموذج مشارطة نقل النفط المسماة Intertankvoy .
- نموذج مشارطة نقل الغاز المسماة Gasvoy .
- نموذج مشارطة نقل السماد المسماة Ferticon .
- نموذج نقل الملح المسماة Saltcon .

- نموذج مشارطة نقل التجارة العامة وعددها ٣ مشارطات وتعرف بإسم Gencon C/P وهذا النموذج هو أشهر نماذج المشارطات النقل وفيما يلى شرح تفصيلى لمشارطة التأجير بالرحلة "جنكون".

مشارطة التأجير بالرحلة "جنكون"

Gencon Charter Party

١. الملاك OWNERS :

- يتم تحديد الملاك بالاسم والمدينة التى يقع فيها مقر عملهم والدولة التى يتبعونها .
- أوصاف السفينة تحدد على اساس الشروط المطبوعة والتى تركت فى سطورها فراغات كافية لذكر هذهالاوصاف بالكامل.
- يذكر نوع السفينة حسب نوع القوة المحركة لألاتها سواء إذا كانت باخرة STEAMER او سفينة موتورية تعمل بالديزل وتسمى MOTOR VESSEL.
- تذكر الحمولة الكلية المسجلة للسفينة وحمولتها الصافية المسجلة ووزن البضاعة التى يمكن حملها .

٢. الموقع POSITION :

إذا كانت السفينة فى أثناء تحرير المشارطة فى مكان أخر غير الميناء الذى سيتم منه شحن البضاعة محل المشارطة سواء كان هذا المكان ميناء معينا أو أن السفينة تأخذ طريقها فى البحر فيقال عندئذ ان السفينة TRADING وعادة يضاف إلي هذا الشرط بيانا بالموعد التقريبى التى يمكن أن تكون السفينة فيه جاهزة للشحن وهو ما يسمى بالـ LAYDAYS ويتم تحديده بذكر تاريخين كأن يقال ١٥\١٢ ١٩٩٠ - ١٩٩٠\١٢\٣٠ .

٣. المستأجرون CHARTERERS :

يذكر أسم المستأجرين بالكامل والمدينة التى يقع فيهـا مقـر عملهـم والدولة التى يتبعونها وإذا كان الطرف الذى سيوقع على مشارطة التاجير وكيلا عن المستأجر الاصلى فيجب أن تذكر هذه الصفة فى المشارطة .

٤. ميناء الشحن WHER TO LOAD :

يجب أن يذكر ميناء او (موانئ) الشحن بالتحديد وأن يذكر أسم الدولـة التى يقع فيها الميناء .

يجب أن يكون الميناء أو المكان الذى سيتم الشحن منـه أمنـا SAFE ويسمح للسفينة المستأجرة بأن تظل طافية ALWAYS AFLOAT .

ويتمثل شرط الامان أيضا بأنه أمان جغرافى وأمان سياسى ضد الحرب والاضرابات وأمان صحى .

٥. البضاعة CARGO :

هناك نوعان فى هذه الحالة :

- شحن السفينة حمولة كاملـة مـن البـضاعة FULL AND COMPETE CARGO .
- تأجير جزء من السفينة فقط (حمولة جزئية) PART CARGO .

- ☐ تذكر البضاعة باوصافها الدقيقة بمعنى أن تذكر كمية البضاعة على أساس (الطن الطولى، الطن المترى، المتر المكعب، القدم المكعب، العدد) وذلك حسب وحدة النولون المتفق عليها فى المشارطة .
- ☐ تذكر طريقة تغليف أو تعبئة البضاعة إذا كانت فى أجولة أو صـناديق أو غير ذلك أو تذكر صفة البضاعة سواء سائبة أو صب .

٦. ميناء الوصول DISTINATION :

- ➢ يذكر ميناء (موانئ) الوصول الذى سيتم فيه تفريغ البضاعة المشحونة .
- ➢ تذكر الدولة التى يقع فيها هذا الميناء .

- قد لا يكون المستأجر عند تحرير مشارطة التأجير على علم بالميناء الذى ستوجه إليه البضاعة فى هذه الحالة يحدد ميناء الوصول على أساس ما سوف يذكر بسندات الشحن المحررة عند إتمام شحن البضاعة على السفينة.

٧. سعر النولون **RATE OF FREIGHT :**

- تحدد جزافا بصفة إجمالية (Lump sum).
- فى مشارطات التأجير بالرحلة تحدد الاجرة على أساس كمية البضاعة المشحونة .
- حمولة السفينة، قوة محركها، نوع الوقود المستخدم، درجة تصنيفها .

العوامل الخارجية المتحكمة فى تحديد الاجرة :

١. مكان تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجر .

٢. مكان إنتهاء المشارطة وإعادة تسليم السفينة إلى مؤجرها .

٣. نوعية البضاعة التى ستشحن بالسفينة ومدى تأثيرها على بدن السفينة أو عنابرها .

٤. المنطقة الجغرافية التى ستستغل فيها السفينة المؤجرة ومدى البحرية التى قد تتعرض لها .

يوضع شرط إضافى به البيانات المتعلقة بالفترة التى يسدد خلالها النولون المستحق للملاك مثل :

- يسدد النولون عند توقيع سندات الشحن .
- بعد فترة معينة من إجراء الشحن وتوقيع هذه السندات .
- قبل فتح عنابر السفينة فى ميناء الوصول للبدء فى التفريغ وهو ما ينص عليه

المصطلح B.B.B (BEFORE BREAKING BULK) .

- البيانات المتعلقة بالبنك (أسم البنك و عنوانه و اسم العميل (المؤجر) ورقم حسابه) .
- أحيانا يضاف شرط اخر ينص على ان النولون يستحق للمــلاك ســواء فقدت السفينة و/ أو البضاعة أو لم تفقد .

٨. شرط تغيير المسار Deviation Clause :

هذا الشرط ينص على حق السفينة فى تغيير مسارها أثناء الرحلــة لاى سبب من الاسباب وفى بعض الاحيان يضاف شرط إضافى وهو (شرط التزود بالوقود BUNKERING Clause)يقر حق السفينة فى تغيير مسارها والاتجــاه إلى أى ميناء يقع فى خط سيرها من أجل التزود بالوقود .

٩. الشحن Loding :

- هذا الشرط يقرر بداية حساب الوقت المسموح به للشحن إعتبــارا مــن الساعة (الواحدة) بعد الظهر إذا قدم إخطار الاستعداد قبل الظهر.
- أو من الساعة (السادسة) من صباح اليــوم التــالى إذا قــدم إخطــار الاستعداد خلال ساعات العمل بعد الظهر .
- يقرر وقت الشحن Laytime Allowed For Loding يحسب على اســاس Running Working Days أى يوم عمل لمدة ٢٤ ساعة مستمرة.
- يضاف شرط أخر مكتوب يقضى بإلزام ربان السفينة بإرســال برقيــة بموعد الوصول المحتمل إلى ميناء الشحن ETA (Estimated Time of Arrival) وذلك قبل وقت وصوله الفعلى ب ٢٤ / ٤٨ ساعة على الاقل .

١٠. التفريغ Discharging :

- هذا الشرط يقرر بداية حساب الوقت المسموح به للتفريغ إعتبارا مــن الساعة (الواحدة) بعد الظهر.إذا قدم إخطار الاستعداد قبل الظهر
- أو من الساعة (السادسة) من صباح اليوم التــالى أو إذا قــدم إخطــار الاستعداد خلال ساعات العمل بعد الظهر .

١١. شرط إنتظار الرصيف Waitberth Clause :

- يضاف هذا الشرط بعد كل من شرط الشحن والتفريغ .
- للسفينة الحق فى تقديم إخطار الاستعداد للشحن أو التفريغ بمجرد وصولها إلى الميناء أو خارجه .
- بشرط أن تكون السفينة فى جميع الاحوال جاهزة ومستعدة تماما للشحن والتفريغ .

١٢. غرامة التأخير Demurage :

هذا الشرط ينص على ان غرامة التأخير يبدأ حسابها بعد إنقضاء الوقت المحدد لإجراء عمليات الشحن والتفريغ Lay Time .

١٣. كسب الوقت Despatch :

- حق المستأجر فى الحصول على كسب الوقت إذا قام بتشهيل الشحن أو التفريغ .
- كقاعدة عامة فإن كسب الوقت يحدد بنصف غرامة التأخير مع جواز الاتفاق على غير ذلك .

١٤. شرط حبس البضاعة Line Clause :

- حق حبس البضاعة عن مستلمها فى ميناء الوصول .
- ضمانا لمالك السفينة لحقه فى النولون أو النولون الضائع أو غرامة التأخير أو التعويض عن الخسارة الناجمة عن التأخير .
- يقرر هذا الشرط مسؤلية مستأجر السفينة عن دفع النولون او النولون الضائع او غرامة التأخير سواء بالنسبة لميناء الشحن او التفريغ .

١٥. سندات الشحن Bills of Lading :

يقوم ربان السفينة بالتوقيع على سندات الشحن طبقا لسعر النولون المتفق عليه مسبقا ولكن إذا كان إجمالى النولون طبقا لسندات الشحن يقل عن

ذلك الإجمالى المنصوص عليه بالمشارطة فيجب سداد فرق الى الربان نقدا وقت التوقيع على سندات الشحن .

١٦. **شرط الإلغاء Canceling Clause :**

- للمستأجر الحق فى إلغاء المشارطة إذا لم تكن السفينة جاهزة مستعدة للشحن سواء كانت فى المكان المعد للشحن او لم تكن .
- التاريخ المسموح فيه بإلغاء المشارطة هو أخر يوم فى موعد وصول السفينة لميناء الشحن Laydays .
- حق المستأجر فى إلغاء المشارطة مشروط بأن يقوم ملاك السفينة بإعلان عجز السفينة عن الوصول للشحن فى الموعد المحدد فى الـ Laydays .
- حق المستأجر فى إلغاء المشارطة مشروط بإعلان المستأجر ورغبته فى إلغاء المشارطة قبل وصول السفينة بفترة ٤٨ ساعة على الاقل .

١٧. **العوارية العامة General Average :**

والمقصود هنا التى تحدث للبضائع المشحونة على السفينةويضطر الربان للتخلص منها او جزء منها وهى تعلق الايجار والمقصود هو أن يتم سداد نصيب البضاعة من العوارية العامة أى المشاركة فى تحمل الخسائر.

١٨. **العوارية الخاصة** : تتعلق بالبضاعة وهى لا تعلق الإيجار .

١٩. **التعويض Indemnity :**

ينص هذا الشرط على أنه مهما كانت الخسائر التى قد تلحق بأحد الأطراف نتيجة لعدم تنفيذ هذه المشارطة فلا يمكن تعويض الطرف الذى وقع عليه الضرر بأكثر من قيمة النولون الاجمالى المتفق عليه .

٢٠. الوكالة Agency :

لمالك السفينة حق إختيار الوكيل او السمسار الذى يمثل مصالحه فى مينائى الشحن والتفريغ وعلى مستأجرى السفينة (الشاحنين او مستلمى البضاعة) ان يجروا اتصالهم مع الوكيل فى مينائى الشحن والتفريغ على هذا الاساس .

٢١. عمولة السمسرة Brokerage :

ينص هذا الشرط على حق الوسيط الملاحى او السمسار الذى توسط بين المؤجر والمستاجر فى تحصيل عمولة سمسرة من ملاك السفينة وعادة يكون قدرها ١,٢٥ إلى ٢,٥ % من النولون

ينص أيضا على أنه فى حالة عدم تنفيذ المشارطة يحصل الوسيط على ثلث العمولة التى كان سيحصل عليها .

٢٢. شرط الاضراب العام Genaral Strike Clause :

- فى حالة حدوث إضراب او توقف عن العمل يؤثر على شحن البضاعة كلها او جزء منها عند استعداد السفينة للابحار يكون للربان أو ملاك السفينة الحق فى مطالبة المستأجرين بالاعلان عن موافقتهم على حساب أيام السماح Laydays .
- إذا كان هناك إضراب او توقف عن العمل يؤثر على تفريغ البضاعة وقت او بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ ولم ينتهى خلال ٤٨ ساعة يكون للمستأجرين الحق فى إبقاء السفينة منتظرة لحين انتهاء هذا الاضراب او التوقف عن العمل مقابل تحملهم بنصف غرامة التأخير اعتبارا من انتهاء الفترة المحددة للتفريغ .
- للمستأجرين الحق ان يطلبوا توجيه السفينة إلى ميناء أخر أمن حيث يمكنها إتمام التفريغ بأمان .

- يجب ان يعلن المستأجرين رغبتهم فى ذلك خلال ٤٨ ساعة من وقت اخطارهم من قبل ربان السفينة او ملاكها .

٢٣. شرط الحرب War Clause :

- إذا دخلت الدولة التى تحمل السفينة علمها فى حرب وترتب على ذلك تهديد لسلمة الملاحة البحرية بالنسبة للسفينة فيكون لكل من الطرفين الحق فى إلغاء هذه المشارطة .
- فى حالة الالغاء يتم تفريغ البضاعة فى أقرب ميناء امن وذلك تحت مسؤلية وعلى نفقة المستأجرين أو أصحاب البضاعة .

٢٤. شرط التجمد Ice Clause :

١. إذا تعذر الوصول إلى ميناء الشحن بسبب التجمد عند استعدا السفينة للابحار متوجهة الى ميناء الشحن أو فى وقت خلال الرحلة البحرية او عند وصول السفينة فيكون من حق الربان الابحار بدون شحن البضاعة خشية تجمد المنطقة وتعتبر المشارطة لاغية .

٢. إذا رأى الربان فى أثناء عملية الشحن أنه من الافضل الابحار خشية خشية ان يؤدى التجمد إلى غلق الطريق على السفينة فله الحق ان يبحر بالبضاعة التى تم شحنها فعلا وان يتوجه الى اى ميناء لتكملة الشحن .

٣. إذا كان سيتم الشحن من اكثر من ميناء ثم حدث غلق لاحد هذه الموانئ بسبب التجمد للربان او الملاك الحق فى شحن جزء من البضاعة المقرر شحنه من الميناء المفتوح .

٤. لا يقبل تطبيق شرط التجمد فى فصل الربيع .

ثانيا : لميناء التفريغ :

١. إذا أدى التجمد الى منع السفينة من الوصول لميناء التفريغ فيكون للمستلمين الحق إبقاء السفينة منتظرة لحين إعادة الفتح للملاحة وسداد غرامة التأخير .

٢. إذا رأى القبطان فى أثناء عمليات التفريغ من الافضل الابحار خشية أن يؤدى التجمد إلى غلق الطريق فله الحق فى ان يبحر بالبضاعة التى مازلت على السفينة وأن يتوجه بالسفينة الى اقرب ميناء يمكنها الوصول اليه وحيث يمكنها التفريغ بأمان .

٣. فى حالة تسليم البضاعة فى مثل هذا الميناء يتم تطبيق كافة شروط سند الشحن ويسدد نفس النولون المتفق عليه إلا اذا كانت المسافة الى الميناء البديل تزيد عن ١٠٠ ميل بحرى فان النولون المستحق عن البضاعة التى يتم تسليمها فى هذا الميناء البديل يزيد بالتناسب مع هذه المسافة .

مشارطة التأجير الزمنية TIME CHARTER PARTY

هى عقد يلزم بمقتضاه ماللك السفينة أو مجهزها بوصفه مؤجرا بأن يضع تحت تصرف المستأجر فى مقابل أجرة متفق عليها سفينة معينة كاملة ومطقمة صالحة للملاحة لمدة محددة يتم الاتفاق عليها فى المشارطة وفى حدود الشروط المتفق عليها أو التى يقضى بها القانون .

نماذج مشارطة التأجير الزمنية :

- النموذج المعروف بإسم Baltime .
- النموذج المعروف بإسم The baltime and international maritime conference deep sea time charter ١٩٦٨

الخصائص العامة لمشارطة التأجير بالرحلة :

١. الانتفاع بالسفينة كاملة وليس جزء منها .

٢. المدة : يبدأ سريان هذه المدة من وقت تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجر إلى وقت إعادتها الى المؤجر مرة اخرى بعد انتهاء المدة المتفق عليها .

٣. مستأجر السفينة له الحق فى الادارة التجارية فقط ويظل للمؤجر حق الادارة الملاحية .

مشارطة التأجير الزمنية هى عقد طرفاه المؤجر والمستأجر وتتلخص إلتزامات كل من هذين الطرفين فى الاتى :

التزامات مؤجر السفينة :

- تقديم السفينة المؤجرة .
- تقديم خدمات رجال الطاقم .

إلتزمات مستأجر السفينة :

- دفع الاجرة .
- تحكل نفقات إستغلال السفينة .
- إحترام الشروط المتفق عليها .
- رد السفينة بعد انتهاء المشارطة .

أولا : إلتزامات الموجر :

- **ما هو حق المؤجر الزمني في حالة عدم سداد المستأجر للأجرة:**

يحق للمؤجر في حالة عدم سداد المستأجر للأجرة المستحقة أن يقوم بسحب السفينة فوراً، أي فور تحقق المؤجر من فشل المستأجر من السدادفي المواعيد المستحقةبغض النظر إذا كان يوم عطلة أو عمل .

الالتزام الاول : تقديم السفينة :

المكان

تقدم السفينة فى مكان معين يتفق عليه فى المشارطة وقد يكون :

- ميناء معين .
- أحد الموانئ فى منطقة جغرافية محددة .
- عرض البحر أثناء إبحارها فى خط طول وعرض معين .

الزمان

تقدم السفينة فى وقت معين يتفق عليه فى المشارطة ويبدأ حساب مدة الايجار من الوقت الفعلى الذى تم فيه تسليم السفينة ووضعها تحت تصرف المستأجر .

- إذا تأخر المؤجر فى تقديم السفينة وجب عليه تعويض المستأجر عن الضرر .
- إذا جاوز التأخير فى تسليم السفينة المدة المعقولة جاز للمستأجر طلب التعويض وفسخ المشارطة .
- القوة القاهرة سبب قانونى لاعفاء المؤجر من المسؤولية عن التأخير وفى هذه الحالة يحق للمستأجر فسخ المشارطة ولا يحق له طلب التعويض .

صلاحية السفينة المؤجرة :

- يلتزم المؤجر تقديم السفينة فى حالة صالحة للملاحة البحرية وصالحة للغرض الذى أستأجرت من أجله .
- يلتزم المؤجر هذه الصالحية طوال مدة المشارطة وهو ملتزم أيضا بصيانة السفينة وصيانة جميع مرافقها .
- نتيجة لهذه الصيانة فإن مدة التأخير تتوقف وتعتبر السفينة Off Hire أى خارج الايجار إذا تجاوزت مدة التعطيل ٤٨ ساعة .

- إشتراط تسليم السفينة إلى المستأجر وعليها كمية محددة من الوقود على ان تعاد نفس الكمية عند إعادة تسليم السفينة .
- يلتزم المؤجر أن يقدم مع السفينة جميع الاوراق والمستندات والشهادات اللزمة لتمكين المستأجر من الاستغلال البحرى والتجارى للسفينة .

الالتزام الثانى : تقديم خدمات القبطان والبحارة :

يلتزم المؤجر بتزويد السفينة المستأجرة برجال الطاقم البحرى والفنى اللازمين لتشغيلها .

ويراعى الاتى :

- يجب أن يكون العدد كافيا لتشغيل السفينة حسب نوعها وحمولتها.
- يلتزم المؤجر بدفع أجور ونفقات ورعاية صحية للطاقم الفنى والبحرى كما يلتزم بدفع مكافأت نهاية خدماتهم .
- إذا عمل افراد الطاقم فى ساعات إضافية قضيت لصالح المستأجر فيقع عبّ تحمل أجورهم على المستأجر .
- إذا لم يكن أحد الطاقم محل رضا المستأجر بناء على أسباب معقولة يجب على المؤجر تغييره .

إلتزامات المستأجر

الالتزام الأول : دفع الاجرة :

- يلتزم المستأجر بدفع أجرة السفينة بالقدر والكيفية وفى المكان والزمان وحسب نوع العملية طبقا لما اتفق عليه فى المشارطة .
- يتوقف دفع الاجرة عند تعطل السفينة بعطل ملاحى أو بسبب عدم كفاية البحارة أو أثناء فترة إصلاح السفينة.
- تفسخ المشارطة فى حالة هلاك السفينة او غرقها .

- إذا كان العطل بسبب الاستغلال التجارى للسفينة تظل الاجرة سارية على المستأجر .
- القاعدة العامة ان تظل الاجرة سارية على المستأجر مادامت السفينة قد وضعت تحت تصرفه سواء قام بإستغلالها أو لم يتم.

متي يسدد المستأجر الزمني الأجرة المستحقة، وما هي كيفية سدادها؟

- يسدد المستأجر الزمني الأجرة المسحقة عليه للمؤجر عند تسليم السفينة ويستمر في سداد الإيجار حتي وقت تسليم السفينة، وفي الحالتين يتم حدوث إجراءات المعاينة.
- ويكون السداد عن طريق التحويل البنكي، أو بطريق خطاب اعتماد مستندي Letter of Credit ، أو كاش Cash.

والعوامل التى يجوز فيها للمستاجر الزمنى ايقاف سريان الايجار هى :

- دخول السفينة الحوض الجاف .
- أعطال لماكينة السفينة .
- عدم كفاءة البحارة (طاقم السفينة).

الالتزام الثانى : تحمل مصروفات إستغلال السفينة :

يلتزم المستأجر بتحمل جميع المصاريف التى يقتضيها الاستغلال التجارى للسفينة مثل (الوقود اللازم، المياه العذبة، رسوم الموانئ، أجور الشحن والتفريغ والتستيف .... وغيرها).

الالتزام الثالث :إحترام الشروط المتصلة بإستعمال السفينة :

- إشتراط أن تعمل السفينة فى حدود منطقة جغرافية معينة
- عدم دخول السفينة غلى موانئ معينة بسبب سياسى أو لاى سبب أخر .
- عدم استعمال السفينة لنقل أنواع معينة من البضائع كالحيوانات الحية او الحديد أو غيرها .

الالتزام الرابع : إعادة تسليم السفينة :

ينص على الاتى :

- إلتزام المستأجر بإعادة تسليم السفينة بعد إنقضاء مـدة المـشارطة بالحالة التى كانت عليها السفينة .
- المستأجر ليس مسئولا عن أية أضرار لحقت بالسفينة بسبب خطـأ فنى أو قبطان السفينة او طاقمها .

مثال تطبيقى لبنود مشارطة التأجير الزمنية

بنوده:

١. المدة Period .
٢. مكان التسليم وموعده .
٣. منطقة إستغلال السفينة .
٤. إلتزامات الملاك .
٥. إلتزامات المستأجرين .
٦. الاجرة .
٧. إعادة التسليم .
٨. الفراغات المخصصة للبضاعة Cargo Space .
٩. تعليمات المستأجرين ودفاتر السفينة .
١٠. حالة الاصلاحات .
١١. تنظيف الغلايات Boilers .
١٢. المسئولية وحدود الاعفاء Responsibilty and Exemption .
١٣. المبالغ التى يقدمها المستأجرون Advances .
١٤. الموانئ المستبعدة Excluded Ports .
١٥. حالة هلاك السفينة Loss of Vessel .

١٦. الوقت الاضافى Overtime .

١٧. حبس البضاعة Lien .

١٨. الانقاذ Salvage .

١٩. التأجير من الباطن Sublet .

٢٠. حالة الحرب War .

٢١. الالغاء Canceling .

٢٢. التحكيم Arbitration .

٢٣. العوارية العامة General Average .

٢٤. العمولة Commision .

مشارطة يجار سفينة عارية

Bare Boat Charter

هى عقد يلتزم بموجبه مالك السفينة (المؤجر) فى مقابل أجـرة متفـق عليها بأن يضع تحت تصرف المستأجر لمدة محددة، سفينة معينة، فـى حالـة صالحة للملاحة ولكن غير مجهزة بابحارة أو المؤونة لينتفع بها المستأجر كما يشاء وفقا لمصالحه وفى الحدود المتفق عليها فى المشارطة أو التى يقضى بها القانون .

ملاحظة : حتى وقت قريب لم يكن هناك نموذج معروف لمشارطة تأجير سفينة عارية حتى عام ١٩٧٤ أصدر مؤتمر البلطيـق (BIMCO) نموذجـا يعرف بإسم (BAREBOAT) .

❖ **تعريفات خاصة لبنود المشارطة والتى تخص جميع مصروفات الشحن والتفريغ :**

- **FREE IN, OUT (F.I.O)**

جميع مصروفات الشحن والتفريغ على عاتق المستاجر .

- **FREE IN, OUT STOWAGE (F.I.O.S)**

جميع مصروفات الشحن والتفريغ والمناولة والتخـزين علـى عـاتق المستأجر .

- FREE IN, OUT TRIMMING (F.I.O.T)

جميع مصروفات الشحن والتفريغ والمناولة وتسوية البضاعة (فى حالة الصب) على عاتق المستأجر .

- CEROSS FROM CHARTER

نوع من الايجار بالرحلة والتى يقوم فيها مالك السفينة بدفع مصروفات الشحن والتفريغ .

- LUMP SUM

يتم دفع قيمة مالية محددة وليس بالطن .

- NET FORM

يتم دفع قيمة محددة من المستأجر للمالك

- BERTH : المكان المحدد لتراكى السفينة للشحن والتفريغ .
- SAFE BERTH : (رصيف أمن)

الباب السابع

مستندات الشحن والأعمال المرتبطة بالنقل البحرى

الفصل الأول
سندات الشحن

سند الشحن ووظائفه

تعريف سند الشحن :

وضحت المادة (٢٠٠) من قانون التجارة البحرية الأردني تعريف سـند الشحن حيث نصت على أن "وثيقة الـشحن هـي سـند البـضائع الموسـوقة (المشحونة) يعطيه الربان ... "

واشترطت وجود بيانات محددة في هذا السند وتحريره على ثلاثة نسخ، نسخة للشاحن ونسخة للمرسل إليه والثالثة للربان، وقد أوردت إتفاقية هامبورغ لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٧٨ والتي تسمى بإتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع لسنة ١٩٧٨ (قواعد هامبورغ) Hamburg Rules تعريف لوثيقة الشحن في المادة (٧/١) على أن :- "سند الشحن هو وثيقة تثبت عقد النقـل البحـري واستلام أو شحن البضائع بواسطة الناقل، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضائع مقابل تقديم هذه الوثيقة، ويدخل في هذا التعهد شرط تسليم البضائع لأمر شخص مسمى أو لأمر أو للحامل".

شكل سند الشحن :

بينت المادة (٢٠٤) من قانون التجارة بحرية الـشكل الـذي يجـب أن يصدر فيه سند الشحن وكيفية تداوله حيث نصت " تكون وثيقـة الـشحن إمـا لشخص معينٍ أو لأمر أو لحاملها، فالوثيقة لشخص معين تكـون غيـر قابلـة للتداول وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين فيها، والوثيقة لأمـر

تكون قابلة للتداول بتظهيرها الذي يجب أن يكون مؤرخاً، وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا لحامل وثيقة الشحن المظهرة له ولو على بياض".

ونلاحظ أن سند الشحن لحامله هي حالة نادرة في الحياة التجارية ولا تحدث من الناحية العملية، ونلاحظ أن المشرع قد أبرز قاعدة هامة في النقل البحري وهي عدم تسليم البضائع إلا لمن يقدم سند الشحن مظهراً حتى ولو على بياض، أي أنه لا يجوز للناقل التنازل عن حيازة البضاعة بدون أن يتسلم منه سند الشحن.

وظائف سند الشحن:

لوثيقة الشحن وظائف متنوعة تترتب عليها آثار مختلفة:

١. وظيفتها في إثبات تسليم البضاعة:

فهي وسيلة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن وهي دليل على تقبل الناقل البضاعة لنقلها على مسؤوليته وأنه تسلمها على النحو المذكور في وثيقة الشحن مبيناً كمية البضاعة وحالتها وأوصافها وعلامتها المميزة ونوعيتها ويتعهد الناقل بتسليم البضاعة كما استلمها كماً ونوعاً.

وهذا ما نصت عليه الفقرة الأخيرة من المادة (٢٠٢) من قانون التجارة البحرية بقولها: " أن وثيقة الشحن التي تعطى بالصيغة المنصوص عليها تثبت ما لم يقم دليل معاكس – تسلم الناقل للبضائع، كما هي مبينة في الوثيقة".

٢. وظيفتها في إقامة الدليل على وجود عقد نقل بحري:

فهي ليست عقد النقل بذاته حيث أن هذا العقد قد أبرم شفوياً قبل إصدار سند الشحن، خاصة أن سند الشحن يتم توقيعه من قبل طرف واحد وهو الناقل أو وكيله والشاحن لا يعتبر طرفاً في سند الشحن ولا يشارك في صياغته، أما في عقد النقل فإن الشاحن هو طرف أساسي فيه. وفي حالة إصدار سندات شحن ضمن عقود مشارطة إيجار سفن حيث يكون الشاحن هو مستأجر للسفينة

فسند الشحن هنا يعتبر إيصال بالبضاعة المشحونة على ظهر السفينة، ولا يعتبر سند الشحن دليلاً على عقد النقل البحري.

أما عندما يقوم الشاحن بتجير سند الشحن إلى مشتري آخر للبضاعة فإن سند الشحن هنا يعتبر دليلاً على عقد النقل.

٣. سند الشحن يعتبر سنداً لملكية البضاعة:

يعتبر سند الشحن ممثل للبضاعة المنقولة المذكورة فيه فيقوم مقامها بالتصرف بها والذي يمثل البضاعة هي النسخة التي يرسلها الشاحن إلى المرسل إلية، وإن إرسال هذه الوثيقة للمرسل إليه هو نقل لحيازة البضائع المنقولة وهي في طريقها إلى المرسل إليه أي حتى قبل تسلمه للبضاعة.

وهكذا فإن صاحب البضاعة يستطيع بيع بضاعته المشحونة في عرض البحر والغرض من ذلك تيسير التصرف بالبضاعة دون الحاجة لتسليمها حيث يكون بوسع من انتقلت إليه ملكية وثيقة الشحن تسلم البضاعة، وخاصة إذا كانت وثيقة الشحن لأمر أو لحاملها.

٤. يعتبر اداة ائتمان هامة فى التجارة الدولية :

ويمكن تلخيص الأسباب التي تجعل من حيازة سند الشحن حيازة للبضائع ما يلي:

أ. إن حامل سند الشحن يحق له تسلم البضاعة في ميناء الوصول.

ب. يستطيع حامل السند نقل ملكية البضاعة خلال الترانزيت من خلال تجيير سند الشحن.

ج. يمكن استخدام سند الشحن كأداة ائتمان لأي دين.

الفصل الثانى
سندات الشحن
ومشارطات ايجار السفن

تمهيد ..

من المقرر أن عقد ايجار السفينة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بان يضع تحت تصرف المستاجر سفينة معينة او جزء منها مقابل اجرة وذلك لمدة محددة (اذا كان التاجير بالمدة) او للقيام برحلة او رحلات معينة (التاجير بالرحلة) وموضوع الالتزام في عقود التاجير بمشارطة زمنية او لرحلة او حتى المشارطة التي تعقد لسفينة غير مجهزة والمعروفة (BARE BOAT C / P) موضوع التزام المؤجر في كل منها هو السفينة وموضوع التزام المستاجر هو دفع الاجرة او النولون البحري .

أما البضائع التي تشحن على السفينة فهي ليست موضوعا لالتزام المؤجر او المستاجر ذلك ان تاجير سفينة بمشارطة زمنية (TIME C / P) لا شأن له بالبضاعة أما المشارطة بالرحلة وإن كانت تشير إلى الشحنة أو الحمولة فانها تشير اليها بطريقة فرعية .

ولذلك فان المستأجر بمشارطة زمنية لكي ينظم العلاقة بينه وبين الشاحن يمكنه اصدار سند شحن بحري ليحدد التزامات الطرفين عن البضاعة المشحونة على السفينة المستاجرة ولذلك لا ترد عادة شروط المشارطة الا اذا أحال سند الشحن الى المشارطة في بنوده المدرجة على ظهر السند .

ومن المقرر ان هذه الشروط يلتزم بها الشاحن والمرسل اليه كما سبق إن ذكرنا.

وسند الشحن يمكن ان يحيل الى بنود وشروط مشارطة الايجار وعلى سبيل المثال فاذا ورد بسند الشحن احالة الى مشارطة ايجار وكانت المشارطة تحتوي على شرط التحكيم في أي نزاع يحدث حول تنفيذ سند الشحن فقد اتفق على ان يحال الى التحكيم في الدولة المذكورة بشرط التحكيم .

وطبقًا لهذا الشرط فإنه شرط ملزم لأن العقد شريعة المتعاقدين واحترامًا لإرادة المتعاقدين فيجب أن يكون النزاع في حالة نشوئه من اختصاص هيئة التحكيم المنصوص عليها في مشارطة الإيجار التي احال اليها سند الشحن ويلتزم به طرفا العلاقة التعاقدية .

ولذلك يلتزم المرسل اليه والشاحن بشروط المشارطة ولا يمكن لأى منهما اللجوء الى المحاكم العادية في أي نزاع ينشأ حول تنفيذ العقد . سواء كانت مشارطة إيجار أو سند شحن طالما احالت للمشارطة التي تحتوي على شرط التحكيم في الخارج حسبما جاء بالشرط ولذلك فان أي احالة من سند الشحن للمشارطة فان شروط المشارطة هى التي تكون واجبة التطبيق على عملية النقل البحري طبقاً للإحالة التي وردت بسند الشحن التي احال اليها في شروطه .

وظيفة سند الشحن في المشارطة بالرحلة :

في عقود النقل البحري يقوم سند الشحن بثلاث وظائف :

- فهو اداة لاثبات شحن البضاعة .
- يعتبر اداة لاثبات عقد النقل وشروطه.
- فانه يمثل البضاعة التي يتعلق بها ويقوم مقامها اثناء الرحلة ويمكن تظهيره لنقل ملكية البضاعة الموصوفة به قبل ان تنتقل الى ميناء الوصول وتسلم للمرسل اليه.

واذا كان سند الشحن يؤدي وظائفه الثلاثة في النقل البحري على الخطوط الملاحية المنتظمة (LINER TERMS) الا انه لا غنى عنه في حالة

تأجير السفينة بمشارطة ايجار بالرحلة حيث يتم اصدار سند شحن يوقعه المؤجر.

إلا أن سند الشحن في هذه الحالة لا يثبت في الواقع إلا استلام الربان (السفينة) لكمية البضاعة الثابتة به، وهو الذي يعطي الحق للشاحن المستاجر بالرحلة أن يتقدم في ميناء الوصول ومطالبة الربان بتسليمه البضاعة . ففي العلاقة بين المؤجر بالرحلة مصدر سند الشحن والمستاجر حامل سند الشحن لا تثور مشكلة خاصة بسبب هذا السند لان المستاجر في هذه الحالة يستمد حقه من مشارطة الإيجار .

أما الوجه الآخر من سند الشحن فيتضمن شروط النقل وهي خمسة شروط :

يتضمن الشرط الأول منها: احالة الى شروط مشارطة الايجار التي صدر سند الشحن تنفيذا لها كما يتضمن اعفاء الناقل من المسئولية عن الهلاك او التلف الذي قد يحصل للبضاعة قبل الشحن او بعد التفريغ

أما الشرط الثاني فهو: شرط بارامونت وقد سبق شرح هذا الشرط وبايجاز شديد هو شرط الاتفاق على تطبيق معاهدة بروكسل لسندات الشحن الصادرة عام (١٩٢٤).

أما الشرط الثالث فهو: شرط تسوية الخسارة المشتركة طبقا لقواعد يورك وانفرس لسنة (١٩٧٤) وان تتم التسوية في لندن ما لم يكن قد اتفق على مكان اخر في المشارطة .

أما الشرط الرابع فهو : شرط جاسون (JASON CLAUSE) ومضمونه انه في حالة وقوع حادث ايا كان نوعه او خطر او ضرر قبل او بعد بداية الرحلة نتيجة أي سبب سواء كان راجعا للاهمال ام لا فقد اتفق على اعفاء الناقل البحري من المسئولية عن كل ذلك بموجب العقد وان المرسل اليهم والبضاعة المشحونة والشاحنين سوف يساهمون في الخسارة المشتركة لدفع أية

تعويضات أو مكافئات عن الانقاذ في حالة انقاذ السفينة من الغرق من سفينة اخرى حيث تستحق مكافئة الانقاذ .

والشرط الخامس: خاص بتحمل الطرفين نتيجة التصادم البحري . وهذا الشرط يعمل به في حالة تصادم السفينة مع سفينة أخرى نتيجة إهمال السفنية الأخرى أو إذا وقع إهمال أو خطأ من الربان أو البحارة أو المرشد أو تابعي الناقل في إدارة السفينة، فان ملاك البضاعة المشحونة سوف يعوضون الناقل البحري عن كل خسارة او مسئولية ناتجة من السفينة للغير .

الغير الحامل لسند الشحن يحيل إلى مشارطة الإيجار :

يذهب القضاء الى ان تضمين سند الشحن الإحالة الى مشارطة الإيجار من شأنه أن يدمج نصوص المشارطة في سند الشحن وانه يكفي لترتيب هذا الأثر ورود الإحالة بصيغة عامة (مثل أجرة النقل والشروط طبقا للمشارطة) أو شرط (كل المواعيد أو الاعفاءات الواردة بمشارطة الإيجار) ويرتب القضاء على ذلك أن الغير حامل سند الشحن يجد نفسه بهذه الاحالة محالا الى عقد الايجار الخاص بالسفينة مع انه ليس طرفا فيه ومن ثم يتحمل اثارة شانه شان المستاجر موقع المشارطة كما يتشابه مع هذا الاخير في الحقوق والالتزامات . وما يهم هو البيانات الالزامية الواردة في سند الشحن والتي سبق ذكرها وفيما يتعلق بالجزاء الذي يترتب على اغفال بيان من هذه البيانات فقد عرضت له معاهدة بروكسل لسندات الشحن حيث نصت على أنه لا يؤثر خلو سند الشحن من التفاصيل المشار اليها في المعاهدة على الصفة القانونية للوثيقة بوصفها سند شحن على أن تكون مع ذلك مستوفية للشروط المنصوص عليها في المعاهدة، ويعني هذا أن سند الشحن رغم خلوه من بعض البيانات الالزامية التي عددتها مواد المعاهدة في تعريفها لسند الشحن يظل السند محتفظاً بصفته القانونية طالما أنه يتضمن العناصر الجوهرية التي تثبت ابرام عقد النقل وتسلّم الناقل البضاعة

أو شحنها وما ينشئ التزام الناقل بتسليم البضاعة عند الوصول لمن يتقدم اليه بالسند ومن ثم لا تعتبر الوثيقة سند شحن اذا خلت من بيان اسم الناقل أو السفينة أو اسم الشاحن حيث أنها لا تثبت عندئذ ابرام عقد النقل أو اذا خلت من بيان اسم المرسل اليه أو صاحب الحق في تسلّم البضائع حيث أنها لا تنشئ عندئذ التزام للناقل بالتسليم أما باقي البيانات فإن إغفالها لا يؤثر على الصفة القانونية لسند الشحن وانما لا يكون السند حجة في إثباتها.

وأخيراً فإن معاهدة بروكسل لسندات الشحن أغفلت ذكر خطابات الضمان ولم تتعرض لها في نصوصها حيث ورد ذكر خطابات الضمان في معاهدة هامبورج التي لم تنظم اليها دولة الكويت، ومن المعروف أن خطابات الضمان انما تصدر بمناسبة وجود تحفظات في سندات الشحن عن الحالة التي عليها البضاعة وقت شحنها فإذا عمد الربان الى ادراج تحفظات بشأنها فسوف يصعب تداول البضاعة قبل وصول السفينة ولن تنتقل ملكيتها الى المشتري ولذلك فإن خطابات الضمان تسمح بالقيام باجراء سندات الشحن فيما بين الناقل والشاحن وتقوم مقامها لسهولة تداول البضاعة ولضمانها ولسرعة تداولها قبل وصولها الى الميناء علما بانه لا تثبت حالتها اثناء شحنها اما بعد وصول البضاعة فان حالتها تخضع للقواعد العامة في مسئولية الناقل البحري التي سبق وان ذكرناها في معرض الكلام عن حجية سند الشحن في الاثبات واثباته لعملية النقل وتحديد صاحب الحق في استلام البضاعة عند الوصول .

النطاق الزمني لمسؤولية الناقل البحري في عقد النقل البحري بسند الشحن :

إن قانون التجارة البحرية المصري واتفاقية هامبورج لنقل البضائع بحرا قد حددوا النطاق الزمني للمسؤولية بالفترة التي تكون فيها البضائع في عهدة الناقل في ميناء الشحن وأثناء الشحن وفي ميناء التفريغ .

أمثلة على مستندات الشحن



BLUE SEAS SHIPPING AGENCY
12 Victory Street Hong Kong
Hong Kong
Phone (**) ***** ****
Fax (**) ***** ****
Telex (**) ***** HK

CARGO MAINFEST



M/V : " HAI SOON LEE " Date 23-05-2005 Load. Port : Hong Kong Discharge Port : Alexandria

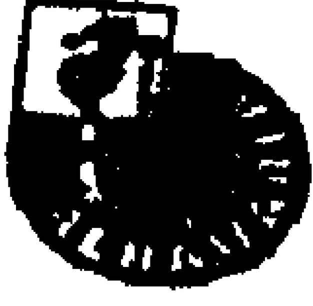
Master Capt Sho Fing Za

B/L. No.	Shippers & Consignees	Mark & No.	Packg. No.	Description	Weight Kg	Freight	Remarks
1	S World Trade Company for Tools 103 polnea St. Hong Kong Hong Kong - 123456 C Bank of Alexandria [illegible] Cairo - Egypt N [illegible] [illegible] [illegible] Egypt		132 Boxes (672,300 pcs)	Wooden Boxes contains Trucks Spare Parts	1092,500 Kgs (net) 1123,960 Kgs (Gross)	Freight Prepaid	Destination Alexandria Port
2	*****						
			672,000 PCS		[illegible] KGS (NET) [illegible] KGS (GROSS)		

AGENT

إيصال الضابط الأول

ويسجل به كمية البضاعة المشحونة وأى ملاحظات عليها حتى يمكن إثبات هذه الملاحظات فى سندات الشحن ويصدر سند الشحن بناء عليه.



ALBAHARIA SHIPPING Co.



52, Khalil Khayat Street Mostafa Kamel
Alexandria Egypt

Phone : ++ 20 3 5319995 / 5451025 / 5224480 **Fax :** ++ 20 3 5453796
Telex : 55733 BAHRX UN **E-mail :** albaharia@link.net

MATE'S RECEIPT

Date: 14 /07/2001 التاريخ :
Port of : Alexandria ميناء الشحن :
Loading on board : M/V " LAI KING " شحن على الباخرة :
Shippers : SUNRISE FOR IMPORT & EXPORT اسم الشاحن :

The following goods

Description of Goods	Packages
10,000.- M/Tons of Egyptian Natural Rice 20 % Broken ***As follows :*** 7,000.- M/Tons Packed into 140,000 P.P. Bags – 50 Kg each. (3,000.- M/Tons Packed into 120,000 P.P Bags – 25 Kg each	Total Net Weight 10,000.- M/Tons Total Gross Weight 10,020.400 M/Tons Total No. of Bags 260,000 P.P.Bags

Remarks :

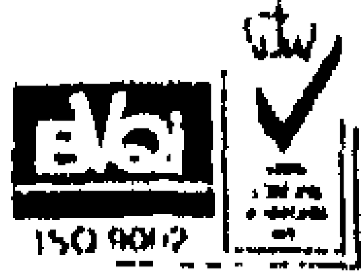
Chief Officer **Master**

طلب الشحن

وفيه يدون الشاحن كل بيانات شحنته التى يود أن تكتب فى سند الشحن ويعتبر ما فى هذا الطلب إقرار على مافيه.



الشركة البحرية للأعمال الملاحية



٥٢ شارع خليل الخياط مصطفى كامل
الإسكندرية - جمهورية مصر العربية
تليفون 5119995 | 5451025 | 5224480 3 20 ++ فاكس 5453796 1 20 ++
تلكس 55713 بريد إلكتروني albaharia@link.net

ALEXANDRIA. .... الاسكندرية فى

SHIPPING DECLARATION طلب شحن

NAME OF VESSEL .... : اسم الباخرة DESTINATION .... : الجهة المرسل إليها

SHIPPERS .... الشاحن TEL .... / تليفون

CONSIGNEES .... سند الشحن لأمر

NOTIFY .... وأن يتم إخطار

FREIGHTPAYABLEAT .... يدفع النولون فى

NUMBER OF BILLS LADING REQUIRED ...... ORIGINALS أصلية ...... COPIES صورة عدد نسخ سند الشحن المطلوبة

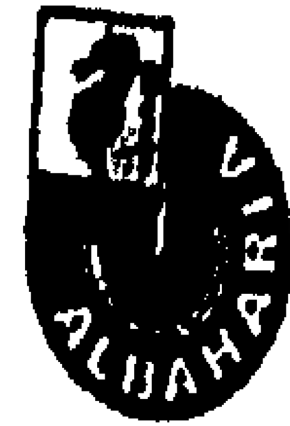
FORM (EX) No. استمارة الصادر د ت ص ، رقم ...... DATED بتاريخ ...... BANK محرر من بنك ......

العلامات والأرقام MARKS AND NUMBERS	الشكية والصنف PACKAGE & DESCRIPTION OF GOODS	الوزن والمقاس WEIGHT & MEASUREMENT

SIGNATURE OF SHIPPERS إمضاء الشاحنين

إذن الشحن

يصدره الوكيل الملاحى للشاحن أو الشركة الناقلة بناء على بيانات طلب الشحن وذلك ليتمكن الشاحن من عمل الإجراءات الرسمية فى الميناء والجمارك لشحن بضاعته على السفينة المحددة .



الشركة البحرية للأعمال الملاحية

ش. م. م.

بنظام المناطق الحرة الخاصة

52 شارع خليل خياط - مصطفى كامل
الأسكندرية - جمهورية مصر العربية
تليفون : 5451025 - 5453743 (03)
فاكس : 5453796 (03)
تلكس : BAHRX - UN 55733

SHIPPING ORDER No. إذن شـــحـــــــــــــــن رقم :

Date:	التاريخ :
Loading on board :	شحن على الباخرة :
From :	من ميناء :
To :	إلى ميناء :
Shippers :	أسم الشاحن :
Consignees :	أسم العميل :

The following goods — البضاعة التالية

Description of Goods وصف البضائع	Packages الطرود

Subject to the safe arrival of the Vessel and after Approval of the Master

بشرط سلامة وصول السفينة وبعد موافقة ربانها

الفصل الثالث
الاعمال المرتبطة بالنقل البحرى١

الأشخاص ذوى العلاقه بالنقل البحرى:

١) الوكيل الملاحى Shipping Agent

يأتى على قائمة هؤلاء الأشخاص جميعا الوكيل الملاحى ولكن قبل بيان أهميته والأعمال التى يقوم بها فمن الأفضل طرح بعض التعريفات.

أ- **الوكيل Agent**: يمكن تعريف الوكيل Agent بأنه الشخص الذى منح أو حصل على تفويضاً واضحاً صريحاً أو ضمنياً ليقوم بالعمل عن شخص آخر (مانح التفويض) يسمى (الأصيل) Principle وذلك بهدف وضع هذا الأصيل فى علاقة قانونية مع أشخاص آخرين .

ب- **الوكاله Agency** : هى العلاقه بين الأصيل ووكيله وهى عموماً تتم عن طريق عقد بين الطرفين (وقد يكون ذلك غير ضرورى) .

ج- **سلطات الوكيل Agent's Authority**: الوكيل مفوض ضمنيا لعمل كل ما هو ضرورى لإنجاز التفويض الممنوح له فعليا - هذا التفويض سواء أن كان صريحاً أو ضمنياً ولا يجب أن يتعدى الوكيل حدود سلطات الأصيل. فالوكيل مفوض طبقا لعقد وكالته للعمل حسب العرف والعادات فى المكان الذى يعمل فيه طالما كان ذلك سيعتبر من طبيعة الوكالة

ء- **واجبات الوكيل Duties of Agent**: يجب على الوكيل أن يقوم بواجبات. المنصوص عليها فى عقد الوكالة طبقا للتفويض الممنوح له . وأن ينفذ تعليمات الشركة الموكلة التى عينته طالما فى الإطار القانونى . وفى غياب التعليمات الصريحة فإن الوكيل يعمل طبقا للعرف والعادات (اذا

كان هناك مثل هذه العادات والعرف) وإلا عليه أن يجتهد وأن يبذل العناية والمهارة والهمة الكافية وألا يعمل بأى طريقة تتعارض مع عقد الوكالة. فعليه أن يدفع للأصيل أى مبالغ نقدية يكون قد جمعها نيابة عنه أو المحافظة على أموال وملكية الشركة الموكلة التى فى حوزته وأن لا تختلط هذه الأموال بأمواله الخاصة وليس له الحق فى تحقيق فوائد خاصة لنفسه من اموال الأصيل .

الوكيل الملاحى Shipping Agency:

عند رسو السفن في الموانى الأجنبية فإن مالك السفينة وربانها يحتاجان لمن يقوم نيابة عنهما ببعض الأعمال الإدارية والقانونية والتجارية فى هذه الموانى الأجنبية وتمثيل السفينة أمام السلطات المختلفة لإنهاء العديد من الإجراءات الرسمية . ولذلك فان مالك السفينة (الشركة الملاحية Shipping Company) تحتاج لمن يقوم نيابة عنها وعن ربان السفينة بهذه الأعمال. هذا الشخص يعرف بالوكيل الملاحى. لذلك فعل مالك السفينة أن يعين فى كل ميناء سوف ترسو به السفينة خلال رحلتها مثل هذا الوكيل الملاحى وذلك قبل وصول السفينة لهذا الميناء حتى يستطيع هذا الوكيل الملاحى تجهيز وعمل الإجراءات اللازمة لرسو السفينة وتموينها وتفريغها أو شحنها . ويتعاطى الوكيل أجرا عن ذلك يسمى أجر الوكالة Agency Fee وذلك نظير قيامه بالأعمال المطلوبة منه.

واجبات الوكيل الملاحى Duties of Shipping Agency

١ - الإتصال بالسلطات المحلية للعمل على رسو السفينة عند وصولها وترتيبات سفرها .

٢ - التعاقد مع مقاولى الشحن والتفريغ نيابة عن مالك السفينة .

٣- تخزين البضائع أو تسليمها إلى أصحابها.

٤- شحن البضائع المحجوزه للسفينة .

٥- - تحصيل قيمة النوالين (أجرة النقل) وغرامات التأخير المستحقه لمالك السفينة .

٦- تسهيل إجراءات تموين السفينة بالوقود والمؤن والمياه العذبة وأى متطلبات أخرى.

٧- تقديم الخدمات اللازمه للطاقم مثل الخدمات الطبيـة توصـيل أو استقبال أفراد الطاقم فى المطارات وخدمات البريد .

٩- ترتيب عمليات الإصلاح اللازمة للسفينة لو كان ذلك ضروريا.

دور الوكيل الملاحى فى حجز وشحن البضاعة:

Cargo Booking & Loading procedures :

١- يتقدم الشاحن بطلب للوكيل الملاحى يسمى طلـب الـشحن Shipping Declaration موضحا به نوع البضاعة وكميتها ووزنها وكافة البيانـات الخاصة بهذه الشحنة.

٢- بناء على ذلك يقوم التوكيل الملاحى بإصدار ما يعرف بـإذن الـشحن Shipping Order الذى بواسطته يقوم الشاحن بعمل الاجراءات الجمركية وكافة المعاملات الرسمية الأخرى.

٣- بعد الإنتهاء من الإجراءات الرسمية يقوم الـشاحن بإخطـار الوكيـل وتجهيز شحنته إما بتخزينها بالميناء أو الإنتظار حتى وصول الـسفينة بإدخال البضائع على وسائل النقل (السيارات) ليتم شحنها على الـسفينة فورا.

٤- عند وصول السفينة يقدم الوكيل لربان السفينة قائمة الشحن Cargo List التى تشمل البضائع المختلفة التى سوف تشحن من هذا الميناء.

٥- يقوم الربان أو من ينوب عنه بعمل خطة الشحن Cargo Stowage Plan التى توضح العنابر التى ستشحن فيها هذه الشحنة.

٦- بناء على خطة الشحن يقوم مقاول الشحن بشحن البضائع طبقا لهذه الخطة.

٧- يقدم الوكيل الملاحى أو مندوبه إيصالا بالكميات المشحونة يوميا على الباخرة يسمى بإيصال الضابط الأول Mates Receipt حيث يسجل به الضابط الأول أى ملاحظات على حالة البضاعة المشحونة من حيث عددها أو أى تلف أصابها وحالتها الظاهرية.

٨- يسلم للوكيل الملاحى أصل هذا الإيصال ويحتفظ الضابط الأول بصورة من على السفينة.

٩- بعد تم شحن البضائع كاملة يقوم الوكيل الملاحى بتحرير سندات الشحن Bill of Lading الخاصة بهذه البضاعة مسجلا بها بيانات طلب الشحن التى قدمها إليه الشاحن وأيضا الملاحظات التى دونها الضابط الأول على إيصال الضابط الأول.

١٠- يقدم الوكيل لربان السفينة سندات الشحن للربان للتوقيع عليها. وعلى الربان التأكد من أن جميع بيانات إيصال الضابط الأول قد تم تحريرها فى سند الشحن قبل التوقيع عليه.

١١- بعد توقيع الربان على سندات الشحن يعيدها مرة ثانية إلى الوكيل الملاحى.

١٢- بعد أن يحصل الوكيل أجرة النقل (النولون) Freight يقوم الوكيل بتسليم سندات الشحن إلى صاحب البضاعة أى الشاحن Shipper .

دور الوكيل الملاحى فى تفريغ وتسليم البضاعة

Cargo Discharging & Delivery

عند وصول السفينة إلى الميناء لتفريغ شحنة من البضاعة يقوم مستلم البضاعة Receiver بتقديم سند الشحن الأصلى للوكيل الملاحى التابعة له السفينة. يقوم الوكيل بسحب سند الشحن الأصلى من المستلم وإصدار إذن تسليم

له Delivery Order . بواسطة إذن التسليم يتمكن المستلم من عمل الإجراءات الجمركية والمعاملات الرسمية الأخرى اللازمة للإفراج عن شحنته ويمكنه إستلامها فور تفريغها أو من المخازن لاحقا.

٢- مرحلى البضائع Freight Forworders

عبارة عن شركات او اشخاص يعملون كناقلون عموميون بدون ملكية لبواخر أو معدات رأس مالية ولكن يمتلكون الخبرة اللازمة لمعرف سوق النقل البحرى والبرى .

- أرباح هذه الشركات هى الفارق بين ما يحصلونه من العميل وما يقومون بنقله لشركات النقل البرية منها والبحرية .
- يقومون بإصدار بوليصة الشحن .

ورأس المال الحقيقى هى الخبرة بالشركات والاجراءات الجمركية والاسعار السائدة حيث يقوم بنقل البضائع وتصدير أى نوع من البضائع من مكان الشحن إلى الجهة المطلوبة وهناك شركات عالمية ومحلية متعددة تعمل فى هذا المجال .

٢) ملاك السفن .

٣) مستأجرى السفن.

٤) الوسطاء Brokers .

٥) البنوك .

٦) شركات التأمين .

٧) ترسانات بناء وإصلاح السفن .

الجهات التى تتعامل مع السفينه بالميناء Ship's Arrival Formalities

أ- سلطة الميناء والمرشد Port Authority & Pilot

عند وصول السفينة لحدود الميناء الجغرافية- يقوم ربان السفينة بالإتصال بالميناء لإبلاغهم بوصول سفينته حتى يتسنى له معرفة البرنامج

المخصص للسفينة من حيث ميعاد دخول الميناء والتراكى على الرصيف Berthing. وعلى ذلك تقوم هيئة الميناء بتخصيص أحد المرشدين الذى يقوم بالصعود على السفينه خارج الميناء لإرشادها للدخول الى الميناء وتراكيها على الرصيف المخصص لها.

ب - إدارة الحجر الصحى Health Quarantine

فور تراكى السفينة على الرصيف فإن أول الجهات الحكومية التى تصعد على السفينة هى الحجر الصحى حيث تقوم بفحص الشهادات الطبية للطاقم للتأكد من حصول أفراد الطاقم على التطعيمات اللازمة إن وجدت وتتأكد من صلاحية شهادة خلو السفينة من الفئران.

ولا يصرح بصعود أى شخص على السفينة حتى تنتهى إجراءات الحجر الصحى ويصدر المسئول عن ذلك ورقة رسمية بذلك يطلق عليها إذن إفراج صحى Free Pratique والذى يعنى أن الحالة الصحية على السفينة سليمة ولا تشكل خطورة على الميناء أو الأشخاص.

ووقت هذا الإفراج الصحى له أهمية كبيرة وخصوصا عندما تكون السفينة مستأجرة بنظام المشارطة الرحلة. (وفى بعض الموانى قد يفوض الوكيل فى إنهاء الإجراءات الصحية.)

ج - إدارة الجوازات والجنسية Passports & Immigration

بعد إنهاء إجراءات الحجر الصحى تقوم إدارة الجوازات والجنسية بالميناء بالصعود على السفينة ومراجعة جوازات سفر الطاقم Crew (والركاب Passengers إن وجدوا) وإصدار التصاريح اللازمة لهم بزيارة البر والتأكد من عدم وجود أى من أفراد الطاقم على القائمة السوداء لهذه الدولة.

ء- إدارة الجمارك Customs

إن الدور الرئيسى التى تلعبه إدارة الجمارك فى أى دولة بالإضافة إلى أنها مصدر من مصادر تمويل خزانة الدولة تقوم إدارة الجمارك وحماية بعض المنتجات المحلية فهى تضطلع بدور هام فى حماية الدولة من عمليات التهريب

المختلفة التى قد يقوم بها البعض تهربا من دفع الرسوم أو تهريب بعض السلع الممنوع استيرادها.

لذلك تقوم هذه الإدارة بالصعود على السفينة لمراجعة قائمة البضاعة التى سيتم تفريغها فى الميناء كذلك تقوم بمراجعة قائمة مخازن السفينة وفى بعض الدول تقوم الجمارك بغلق مخازن السجائر والخمور بعد أن تفرج عن كميات محددة من السجائر والخمور لاستهلاك كل فرد من أفراد الطاقم.

هـ - مقاول الشحن والتفريغ Stevedoring Contractor

يقوم مندوب شركة الشحن والتفريغ بالصعود على السفينة ومقابلة الربان أو كبير الضباط للحصول على نسخة من خريطة شحن السفينة ومعرفة البضائع التى سيتم تفريغها وتوزيعها فى العنابر أو لعمل خطة الشحن الجديدة بالإتفاق مع ربان السفينة عند شحن بضائع جديدة فى هذا الميناء .

و- سلطات التفتيش البحرية بالميناء Port State Control

أصبح يوجد فى العديد من الموانى الآن إدارة بحرية فنية متخصصة فى فحص السفن والتفتيش عليها للتأكد من صلاحية شهاداتها ومعداتها المختلفة ولها الحق فى منع السفن من السفر إذا وجدت بها بعض العيوب أو الأخطاء التى قد تؤثرعلى سلامة السفينة أو الأفراد العاملين عليها أو البضاعة المشحونة أو أن السفينة تشكل تهديدا للبيئة البحرية.

يقوم الوكيل الملاحى بمصاحبة جميع أفراد هذه الجهات عند صعودهم على السفينة وتقديم لمساعدة الربان فى إنهاء الإجراءات الرسمية وملأ النماذج المختلفة مثل إقرارات الوصول (وخصوصا فى الموانى التى تقف فيها اللغه عائقا أمام الربان فى التفاهم مع السلطات المختلفة.)

بعض المصلحات المستخدمة فى النقل البحرى

Transport Modes & Means	وسائط ووسائل النقل	Lift	مصعد
Aboard Ship	على السفينة	Lifting Capacity	قوة الرفع
Accommodation	الإنشاءات	Light Displacement	الإزاحة الخفيفة
Ad valorern Cargo	بضاعة غالية القيمة	Lighter – Barge	صندل أو ماعونة
Advantages	مميزات	Liner Service	خطوط منتظمة
Advisory	أرشادى – إستشارى	Liquefied Gas	غاز مسال
After Perpendicular	العمود الخلفى	Livestock Ships	سفن نقل الماشية
After peak Tank	صهاريج المؤخرة	Lloyds Register of Shipping	هيئة اللويدز لتسجيل السفن
Agency	الوكالة الملاحية	Lloyd's Salvage Association	هيئة اللويدز للإنقاذ
Agency Fee	أجرة الوكيل	Load Lines	خطوط الشحن
Air Change Per Hour	عدد مرات تغيير الهواء / ساعة	Loading Arm	ذراع الشحن
Alterations	تغيرات	Loading Hose	خرطوم الشحن
Annual Survey	الفحص السنوى	Loading Operation	عملية الشحن
Arrival	الوصول	Loading procedures	إجراءات الشحن
Association	هيئة – مؤسسة	Logs Carrier	فينة لنقل جذوع الأشجار
Authority	سلطة	Longitudinal Bulkheads	قاطوع طولى
Auxiliaries	ألات مساعدة	Loose Cargo	بضاعة مفرطة
Bale Capacity	سعة البالات	Low Throughput Stations	المحطات غير المتخصصة
Ballast Water	مياه الصابورة	Lower Hold	العنبر السفلى

Baltic and International Maritime Council	المجلس البحرى الدولى والبلطيق	Lub. Oil	زيت التزييت
Baltic Exchange	بورصة البلطيق	Lumber	خشب
Baltic Sea	بحر البلطيق	Machinery	الآت
Bare Boat Charter	مشارطة عارية	Machinery	الات
Beam	كمرة	Machinery Classification Certificate	شهادة تصنايف الآلات
Beam – Breadth	العرض	Manager	مدير
Berthing	التراكي	Manifolds Lines	خطوط التفريعات
Bill of Lading	سند شحن	Manufacturer	صانع
Boiler	غلاية	Marine Insurance	تأمين بحرى
Boiler Certificate	شهادة الغلايات	Maritime Fraud	غش بحرى
Bottom Lines	خطوط القاع	Maritime Safety Committee	لجنة السلامة البحرية
Bridge	غرفة القيادة	Mast	صارى
Broker	سمسار	Master	الربان
Bulk	صب	Mates Receipt	إيصال الضابط الأول
Bulwark	سور السفينة	Mean	وسيلة
Bunker	وقود	Mechanical Failure	عيب ميكانيكى
Call Sign	حروف النداء	Medium Frequency	تردد متوسط
Capacity	السعة	Medium Range Tanker	ناقلة مدى منوسط
Cape-size	السفن العابرة لرأس الرجاء	Methane	غاز الميثان
Car Carrier	سفينة نقل سيارات	Metric Ton	طن متر (١٠٠٠ كيلوجرام)
Cargo Booking	حجز البضائع	Minimum Safe Manning Document	وثيقة الحد الأدنى الآمن

Cargo Dead Weight	الحملة الوزنية للبضائع	Mode	وسط
Cargo Delivery	تسليم البضاعة	Mooring Buoy	عوامة (شمندورة) رباط
Cargo Facilities	تسهيلات البضاعة	Mooring Winches	ونش رباط السفينة
Cargo Handling Gear	معدات تداول البضاعة	Moulded	تشكيلى
Cargo Handling Rate	معدل تداول البضاعة	Moveable Deck	سطح متحرك
Cargo Hold	عنبر بضاعة	Multi-Decker	سفينة ذات أسطح متعددة
Cargo Lift	مصعد بضاعة	MULTIMODAL	النقل متعدد الوسائط
Cargo List	قائمة البضاعة	Multimodal	متعدد الوسائط
Cargo Pumps	مضخة بضاعة	Multimodal Transport	نقل متعدد الوسائط
Carriage Contract	عقد نقل	Natural Gas	غاز طبيعى
Carrier	نقل	Nautical Mile	ميل بحرى
Catering Department	قسم التغذية (الصالون)	Navigation Permit	تصريح ملاحة
Causes of Spillage	أسباب التسريب	Navigational Aids	الأجهزة الملاحية
Causes of Spillage	أسباب التسريب	Net Register Tonnage (NRT)	الحمولة الصافية المسجلة
Cellular Container Ships	سفينة حاويات خلوية	Net Tonnage (NT)	الحمولة الصافية
Center Tank	صهريج منتصف	New Concept	مفهوم جديد
Certificate	شهادة	Notation	علامات – رموز
Charter Party	عقد مشارطة	Obstacle	عائق
Charterers	مستأجرين	Official Log-Book	دفتر حوادث رسمى

Cheapness	رخص السعر	Official Number	الرقم الرسمى
Chemical Tanker	سفينة نقل كيماويات	Oil Record Book	دفتر سجل الزيوت
Chief Engineer	كبير المهندسين	On Ballast	إبحار على الصابورة
Chief Engineer's Log-Book	دفتر كبير المهندسين	Open Registry	سجل مفتوح
Chief Officer	كبير الضباط	Operational Error	خطأ فى التشغيل
Chief Officer's Log-Book	دفتر كبير الضباط	Ore	خام المعدن
Chief Steward	كبير السفرجية	ORGANIZATIONS	المنظمات الدولية
Claim	مطالبة	Outer Bottom	قاع خارجى
Class Certificates	شهادات التصنيف	Panamax	أقصى سفينة تمر من قناة بنما
Class Character	رمز التصنيف	Passengers	ركاب
Classification	تصنيف	Permanent Ballast	صابورة دائمة
Coast Earth Stations	محطات أرضية ساحلية	Permissible Load	الحمل المسموح به
Collision	تصادم	Permit	تصريح
Committee	لجنة	Petroleum Gas	غاز بترولى
Communications	إتصالات	Pilot	المرشد
Condensation	التكثيف	Pilot Ladder	سلم المرشد
Conference	مؤتمر	Plimsoll Mark	علامة بليمسول
Consignee	مستلم –	Poop-Deck	سطح المؤخرة
Constant	أوزان ثابتة مجهولة	Port Authority	سلطة الميناء
Container Capacity	سعة الحاويات	Port of Registry	ميناء التسجيل
Container Service	خدمة حاويات	Port Side	جانب أيسر
Container Ships	سفن الحاويات	Port State Control	سلطة تفتيش الميناء
Containerization	التحوية	Port Stay (Turnaround)	مدة البقاء بالميناء
Control Room	غرفة التحكم	Port Tank	صهاريج أيسر

Convention	معاهدة (إتفاقية) دولية	Position Fixing Device	جهاز تحديد موقع
Conventional Ships	سفن تقليدية	Post	عمود
Conversions	تعديلات	Post Panamax	سفينة أكبر من المقرر لقناة بنما
Conveyor Belt	سير ناقل	Premium	قسط تأمين
Corrosion	صدأ	Preslinging	سابقة التحزيم
Corrugated Bulkheads	قاطوع عرضى متعرج	Pressure	ضغط
Council	مجلس	Product Tanker	سفينة نقل منتجات بترولية
Crane	كرين - ونش	Propeller	رفاص
Crane Out Reach	المدى الأفقى للونش	Propulsion	دفع (تحريك)
Crew safety	سلامة الطاقم	Propulsion	القوى الدافعة
Crude Oil	خام بترول	Protection	حماية
Crude Oil tanker	ناقلة بترول	Protection & Indemnity Club	نادى الحماية والتعويض
Crude Oil Washing (COW)	غسيل بخام البترول	Pump	مضخة
Customs	الجمارك	Pumps Room	غرفة المضخات
Daily Consumption	استهلاك يومى	Radar	رادار
Damage Survey	معاينة تلفيات	Radio Apparatus	أجهزة الراديو
Damages	تلفيات	Radio Officer	ضابط اللاسلكى
Danger	خطر	Radio Station	محطة الراديو
Date of Built	تاريخ البناء	Radio Telephone	راديو تليفون
Dead Weight	الحمولة الوزنية (الساكنة)	Railways	سكك حديدية
Deck Department	قسم السطح	Ramp	معبر

Deck Line	خط السطح	Receivers	مستلمين
Deck Lines	خطوط السطح	Recommendations	توصيات
Deck Log-Book	دفتر السطح	Reefer (Refrigerated) Ships	سفن الثلاجة
Deep tanks	صهاريج عميقة	Refrigerated Cargo Installation Class	شهادة تصنيف معدات التبريد
Delivery Order	إذن التسليم	Refrigerated Cargo Installations	معدات تبريد الشحنة
Demurrage	غرامة تأخير	Registry Certificate	شهادة تسجيل
Depth	العمق	Reliability	معولية
Derating Certificate	شهادة الفئران	Reports	التقارير
Derrick	ذراع شحنة	Resisting Claim	دحض المطالبة
Design	تصميم	Riser Lines	خطوط الروافع
Designation	علامة – دلالة	Risk	خطر تأمينى
Detention	حجز – تعطيل	Riveted	برشام
Diesel Engine	ماكينة إحتراق داخلى (ديزل)	Roll Off	تتدحرج هبوطا
Disadvantages	عيوب	Roll On	تتدحرج صعودا
Discharging Operation	عملية التفريغ	Roll On – Roll Off Ships	سفن الدحرجة
Disponent Owner	مجهز الشفينة	Rudder	دفة
Distress	إستغاثة	Rudder Stock	عمود الدفة
Document of Title	سند ملكية	Safe Working Load	حمل التشغيل الآمن
Documents	مستندات	Safety	أمان
Door-to-Door	من الباب للباب	Safety	سلامة
Double Bottom Tanks	صهاريج القاع المزدوج	Safety Construction Certificate	شهادة سلامة الإنشاءات
Draft	الغاطس	Safety Equipment Certificate	شهادة معدات السلامة

Drop Lines	خطوط المساقط	Safety of Navigation	سلامة الملاحة
Dry Bulk	صب جاف	Safety Radiotelegraphy Certificate	شهادة سلامة الراديو
Duties	واجبات	Salvage	إنقاذ
Echo-Sounder	جهاز قياس أعماق	Salvage Operation	عمليات إنقاذ
Economy of scale	إقتصاديات الحجم	Satellites	قمر صناعى
Engine Department	قسم الماكينة (الآلات)	Segregated Ballast Tanks	صهاريج صابورة معزولة
Engine Room	غرفة الماكينات	Semi Pressurized (Refrigerated) Vessel	سفينة تنقل غاز تحت الضغط والتبريد
Engine-Room Log-Book	دفتر غرفة الآلات	Shell Plates	الواح الجانب
Exchange Floor	أرضية البورصة (مكان التداول)	SHIP	السفينة
Expiry Date	تاريخ الإنتهاء	Ship Employment	نظم تشغيل السفينة
Exporter	مصدر	Ship Builders	بنائى السفينة
Extreme	أقصى	Ship's Operator	مشغل السفينة
Ferry	عبارة	Shipper	الشاحن
Fire Fighting Equipment	معدات مكافحة الحريق	Shippers	شاحنين
First Mate	الضابط الأول	SHIPPING AGENT	الوكيل الملاحى
Flag	علم	Shipping Company	شركة ملاحية
Flag of Convenience	علم المواءمة	Shipping Conference	مؤتمر ملاحى
Floor	أرضية (بناء سفينة)	Shipping Declaration	طلب الشحن
Flush Deck	سطح مستو	Shipping Order	إذن الشحن
Fore Perpendicular	العمود الأمامى	SHIPS TYPES	أنواع السفن
Forecastle	قلعة أمامية	Ship's Crew	طاقم السفينة
Forepeak Tank	صهاريج المقدمة	Ship's Documents	مستندات السفينة

Forklift Truck	ونش شوكة	Ship's Owner	مالك السفينة
Formalities	الإجراءات	Shipyard	ترسانة البناء
Former Name	الإسم السابق	Shore Tank	صهريج البر
Forty Equivalent Unit (FEU)	الحاوية المكافئة للأربعون قدم	Short Voyages	رحلة قصيرة
Frame	عود	Side Dors	باب جانبى
Free Board	الحد الحر	Simplicity	بساطة
Free Pratique	الإفراج الصحى	Single Decker	سفينة ذات سطح واحد
Freight	نولون	Single Way Bill	سند طريق واحد
Freight Forwarder	متعهد نقل	Slop Tank	صهريج رواسب
Freight Market	سوق النولون (سوق النقل)	Slopes	مزلق – منحدر
Fresh	مياه عذبة	Slurry Ships	سفن نقل الملاط (الطينة)
Fresh Water	مياه عذبة	Society	هيئة
Fresh Water Allowance	معامل سماح المياه العذبة	Solid Ballast	صابورة صلبة
Fuel Oil	زيت وقود	Special Survey	عمرة خاصة
Full Displacement	الإزاحة الكاملة	Specialized Ships	سفن متخصصة
Fully Pressurized Vessel	سفينة تنقل غاز تحت ضغط كامل	Speed	سرعة
Fully Refrigerated Vessel	سفينة تنقل غاز تحت تبريد كامل	Starboard Side	جانب أيمن
Function	وظيفة	Starboard Tank	صهاريج أيمن
Gangway	سلم السفينة	State Certificates	شهادات حكومية

Gantry Crane	ونش عملاق – ونش قنطرة	Steel Rails	قضيب حديد
Garage	جراج	Stem	مقدمة السفينة (القيدومة)
General Cargo	بضائع عامة	Stern	مؤخرة السفينة
General description	وصف عام	Stevedoring Contractor	مقاول الشحن والتفريغ
General Purpose Tanker	ناقلة بترول متعددة الأغراض	Stores	تموينات
Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	نظام إستغاثة وسلامة عالمى	Stowage	التستيف
Grain Capacity	سعة الحبوب	Stowage Factor	معامل تستيف
Gross Register Tonnage (GRT)	الحملة الكلية المسجلة	Stowage Plan	خطة الشحن (تستيف البضاعة)
Gross Tonnage (GT)	الحمولة الكلية	Straping	تحزيم – تربيط
Gyro-Compass	بوصلة جايرو	Strike	إضراب
Handling	تداول	Stripping	تفريغ الحاوية من شحنتها
Handling Iron and Steel Products	تداول الحديد ومنتجات الصلب	Stripping Pumps	مضخة تصفية
Handy Size Ships	سفن ذات حمولات صغيرة	Stuffing	ملأ الحاوية بالبضاعة
Hatch Coaming	سور فتحة العنبر	Sub-Committee	لجنة فرعية
Hatch Cover	غطاء الفتحة	Suezmax	سفن لها غاطس قناة

			السويس
Hatch Opening	فتحة عنبر	Summer Load Line	خط التحميل الصيفى
Health Quarantine	الحجر الصحى	Survey	فحص– مسح – معاينة
Heating Coils	ملفات التسخين	System Malfunction	قصور فى النظام
Heavy Lift	وزن ثقيل	Tanker	ناقلة سوائل
Heeling Tanks	صهاريج إمالة	Technical	فنى
High Frequency	تردد عالى	Terms & Conditions	شروط وبنود
Hull	بدن السفينة	Timber Carrier	سفينة أخشاب
Hull Classification Certificate	شهادة تصنيف البدن	Timber Load Lines	خطوط تحميل الأخشاب
Human Error	خطأ بشرى	Time Charter	مشارطة زمنية
Hybrid Ship	سفينة مهجنة (نقل أكثر من نوع)	Tonnage	حمولة
Immigration Authority	إدارة الجوازات والجنسية	Top Side Tanks	صهاريج جانبية علوية
Importer	مستورد	Tramp Ships	سفن جوالة
Indemnity	تعويض	The Corporation of Lloyd's	هيئة اللويدز
Indemnity	تعويض	Third Party Liability	مسئولية قبل شخص ثالث
Inert Gas System (IGS)	نظام الغاز الخامل	Tramp Ships	سفن جوالة
Inert Gas system certificate	شهادة الغاز الخامل	Transverse Bulkhead	قاطوع عرضى
Initial Surveys	معاينة أولية	Trim	الدرفلة (الفرق بين غاطس المقدم والمؤخر)
Inner Bottom	قاع داخلى	Tropical Fresh	مياه عذبة إستوائية

Insulated Spaces	الأماكن المعزولة (تبريد)	Tropical Load Line	خط التحميل الإستوائى
Insurance Cover	غطاء تأمينى	Tweendeck	السطح البينى
Insurance Policy	وثيقة (بوليصة) تأمين	Twenty Equivalent Unit (TEU)	الحاوية المكافئة للعشرون قدم
Intermediate Stages	مراحل وسيطة	Ullage	قياس الفراغ أعلى السائل
Intermediate Surveys	معاينة وسيطة	Ultra Large Crude Carrier (ULCC)	ناقلة بترول كبيرة جدل جدا
International Chamber of Shipping (ICS)	غرفة الملاحة الدولية	Underwriter	مكتتب تأمين (شركة تأمين)
International Classification Societies	هيئات الإشراف والتصنيف العالمية	Unified Control	تحكم موحد
International Labour Organization (ILO)	منظمة العمل الدولية	Uniform	موحد
International Load Line Certificate	الشهادة الدولية لخطوط الشحن	Unit Transport Load	وحدة نقل
International Maritime Organization (IMO)	المنظمة البحرة الدولية	Unitization	التنميط
International Maritime Satellite Organization	منظمة الأقمار الصناعية البحرية الدولية	Vacuum / Pressure Valve	بلف الضغط والتفريغ
International Oil Pollution Prevention Cert.	الشهادة الدولية لمنع التلوث بالزيوت	Valves	بلوف – صمامات
International Shipping Conference	المؤتمر الملاحى العالمى	Vapour	أبخرة – بخر غاز
International Tonnage Certificate	شهادة الحمولة الدولية	Vehicle	آليات
Issuing Date	تاريخ الإصدار	Ventilation Line	خط التهوية

Keel	قائم الأرينة (قائم المنتصف)	Ventilation Rate	معدل التهوية
Keel Plate	لوح الأرينة	Ventilation System	نظام التهوية
Knot	عقدة (وحدة سرعة)	Very High Frequency	تردد عالى جدا
Land Transportation	النقل الأرضى	Very Large Crude Carrier (VLCC)	ناقلةبترول كبيرة جدا
Lane	حارة	Voyage Charter	مشارطة بالرحلة
Large Range(١) (LR-١)	ناقلة مدى كبير (١)	Washing Machines	ماكينةغسيل صهاريج
Large Range(٢) (LR-٢)	ناقلة مدى كبير (٢)	Water Tight Door	باب مانع لنفاذ المياه
Lashing	تربيط	Weather Deck	السطح العلوى
Lashing Equipment	معدات تربيط	Welded	لحام
Lashing Point	نقاط تربيط	Wheel	عجلةالقيادة (الدومان)
Length Between Perpendicular (LBP)	الطول بين العمودين	Windlass	ونش المخطاف
Length Over All (LOA)	الطول الكلى	Winter Load Line	خط التحميل الشتوى
Less Container Load	أقل من سعة الحاوية	Winter North Atlantic	شمال الأطلنطى شتاء
Liability	مسئولية	World Health Organization (WHO)	منظمةالصحة العالمية
License	رخصة	Yard Number	رقم بناء السفينة بالترسانة

المـــراجـــع

١. عقود التجارة البحرية — مختار السويفى

٢. مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحرى — مختار السويفى

٣. إدارة تجارة الخطوط الخطية (المنتظمة) — ربان / هشام الجندى

٤. مبادئ النقل — ربان / هشام الجندى

٥. Fiata Module — Maritime Transport

٦. Lloyd's Of London — Time Charter

٧. Lloyd's Of London — Voyage Charter

٨. Lloyd's — Shipping Connections

٩. Alan E.Branch — Elements Of Shipping



طبع بمطابع
الفاروق الحديثة للطباعة والنشر
هاتف : ٢٤٣٠٧٥٢٦ فاكس : ٢٢٠٥٥٦٨٨
القاهرة